GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUÉBEC

RAPPORT D'ÉTAPE

PRÉSENTÉ À M. MICHEL CLAIR
MINISTRE DES TRANSPORTS

JANVIER 1984

Québec

Dépôt légal
1er trimestre 1984
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN: 2-550-10613-X

Québec, le 13 décembre 1983

Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
700, boulevard St-Cyrille est
Place Hauteville, 29e étage
Québec, QUEBEC
G1R 5H1

OBJET: Rapport d'étape du groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec

---

Monsieur le Ministre,

Il nous fait plaisir de vous soumettre le rapport d'étape du groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Ce rapport présente une synthèse des travaux effectués à ce jour par le groupe de travail et identifie les principales tâches qui restent à réaliser dans le cadre de son mandat.

Le mandat du groupe de travail consiste à définir la problématique et à dégager les grandes orientations que pourrait prendre le gouvernement du Québec dans les domaines de la réglementation, du transport urbain dans les petites et moyennes agglomérations, du transport interurbain et de la concurrence entre l'autocar et le train ainsi que de leur complémentarité. Ce dernier domaine, toutefois, n'est pas abordé dans le présent rapport.

Le groupe de travail est composé des représentants des transporteurs, des usagers et du ministère des Transports. La première réunion a eu lieu le 7 décembre 1982 et cinq rencontres ont été tenues à ce jour.

...2

L'échéance du rapport final du groupe de travail est prévue pour l'été 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Jacques Ménard, directeur
Transport terrestre des personnes

Roger Maheux, président
Association des propriétaires d'autobus du Québec

RESUME

Le présent rapport d'étape fait la synthèse des travaux effectués à ce jour par le Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec et identifie les principales tâches qui restent à réaliser dans le cadre de son mandat.

Les réunions du Groupe de travail ont porté principalement sur trois aspects de son mandat, à savoir la réglementation, le transport urbain et le transport interurbain. La concurrence entre l'autocar et le train n'a toutefois pas été abordée par le Groupe de travail.

L'industrie du transport par autobus au Québec

En 1982, l'industrie du transport par autobus au Québec est composée de 93 transporteurs détenant des permis de transport en commun dont les revenus d'opération s'élevaient à près de 120 M$.

Voyageur Inc. s'avère de loin le plus important des transporteurs de l'industrie. De fait, il génère près de 41% des revenus totaux de l'industrie. Le deuxième plus important transporteur ne totalise que 3% des revenus totaux.

Approximativement 46% des revenus d'opération proviennent des services de transport interurbain, 30% du transport scolaire à contrat, 19% des voyages à charte-partie et 1% du transport urbain.

Les revenus de l'industrie couvrent tout juste ses dépenses d'exploitation. D'ailleurs, le tiers des transporteurs déclarent ne pas faire leur frais.

La réglementation

Depuis la crise économique des années trente, le transport par autobus au Québec est assujetti à un cadre législatif relativement restrictif. Au niveau réglementaire, notons que le transport par autobus repose principalement sur le Règlement sur le transport en commun et le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus.

Au Canada, le service de transport en commun urbain est considéré comme une responsabilité locale, laquelle se traduit de diverses façons selon chaque province. Le Québec, via la CTQ, apparaît comme la province qui exerce le contrôle le plus étendu et le plus serré sur le transport urbain, notamment dans les petites et moyennes agglomérations.

L'examen de quelques études canadiennes n'a pas démontré que l'origine et la nature de la réglementation du transport interurbain au Québec diffèrent fondamentalement de celle appliquée ailleurs au Canada. Les diverses études consultées tendent à promouvoir une plus grande concurrence au sein de cette industrie en diminuant la réglementation existante. Les représentants des transporteurs au sein du Groupe de travail considèrent que les conclusions tirées des études examinées ne correspondent pas à la situation vécue au Québec, notamment en ce qui a trait à la faible capitalisation exigée, à la quasi-inexistance l'interfinancement et à l'importance du lobby.

Parmi les provinces canadiennes, le Québec apparaît comme l'une des provinces où la réglementation du transport interurbain par autobus est la plus restrictive et fait l'objet d'une grande rigidité dans son application par l'organisme de contrôle. Contrairement au Québec et au Canada, le transport interurbain

par autocar aux Etats-Unis est relativement peu réglementé depuis la mise en vigueur, le 19 novembre 1982, de la Loi déréglementant ce secteur d'activité.

Nonobstant la question de la déréglementation, la réglementation actuelle du transport par autobus au Québec contient un certain nombre de lacunes et d'incohérences qui entraînent, entre autres, des situations inéquitables entre différents détenteurs de permis, des problèmes de compréhension et d'interprétation et des difficultés importantes dans son application et son contrôle par la CTQ.

Le transport urbain

Le transport urbain par autobus au Québec comprend 45 transporteurs détenant un permis de transport en commun dont 35 sont en opération. Ce type de service n'est pas rentable puisque le rapport revenus/dépenses d'exploitation s'établit à 62%.

Une trentaine d'agglomérations de moins de 50 000 habitants sont desservies par un transporteur urbain. Toutefois, la non-rentabilité de ce service a entraîné la diminution, voire la disparition de certains services. Et pourtant, ce service répond à un véritable besoin, en particulier dans les agglomérations de 20 000 habitants et plus. Ce besoin apparaît justifié lorsque l'on compare le service offert dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants au Québec avec celui disponible dans les agglomérations canadiennes de même taille. Par exemple, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus et le nombre de passagers transportés y sont environ 10 fois supérieurs. Cette différence est en grande partie attribuable à l'existence de subventions gouvernementales dont, en particulier, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Suite à l'examen de trois hypothèses de solution, les membres du Groupe de travail ont établi un consensus sur le principe de se doter d'une politique d'aide au transport en commun dans les agglomérations de taille moyenne, laquelle politique impliquerait la participation financière du gouvernement et des municipalités.

Le transport interurbain

Selon diverses études consultées, les caractéristiques de la demande de transport interurbain au Québec sont légèrement différentes de celles des autres provinces canadiennes, dont notamment, des dépenses de transport inférieures de 10%, une demande plus faible et une utilisation relativement plus importante de l'autocar au Québec comparativement aux autres provinces.

En 1982, il y avait au Québec 82 transporteurs détenant des permis de transport interurbain dont 75 en opération. Ceux-ci opèrent 141 itinéraires et assument la desserte de 79% des municipalités au Québec dont toutes celles de 5 000 habitants et plus. Les municipalités n'étant pas desservies sont principalement situées en Abitibi, à l'intérieur des terres du Bas-St-Laurent-Gaspésie et à l'intérieur du triangle formé par les agglomérations de Hull, St-Jérôme et Maniwaki.

En terme de fréquence de service, 82% des itinéraires du Québec sont desservis au moins cinq fois par semaine alors que 14% sont desservis deux fois ou moins par semaine.

En 1982, les revenus du transport interurbain par autocar au Québec s'élèvent à environ 55 M$, dont 87% pour le transport des personnes et 13% pour les messageries. De ces revenus, Voyageur Inc. en réalise 84%.

Les revenus interurbains d'exploitation couvrent à peu près les dépenses qui y sont associées. En excluant Voyageur Inc., toutefois, le rapport revenus/dépenses d'exploitation s'établit à 95%. On a noté également que les itinéraires de courte distance caractérisés par un rapport revenu/passager inférieur à 2,00 $ en 1982 n'apparaissaient pas rentables comparativement aux itinéraires de plus longue distance.

Les revenus des voyages à charte-partie effectués par les transporteurs interurbains s'élèvent à 16,3 M$ en 1982, ce qui équivaut à environ 30% des recettes des services interurbains. En excluant Voyageur, ils représentent 13,8 M$, soit plus d'une fois et demi le montant des recettes provenant des voyages interurbains.

Enfin, l'examen des données d'exploitation de 19 transporteurs interurbains entre 1978 et 1982 montre que l'achalandage et l'offre de service accusent une baisse significative. Par contre, les revenus totaux de ces transporteurs marquent une tendance générale à la hausse attribuable principalement aux voyages à charte-partie et aux services interurbains. Depuis 1978, le rendement financier des transporteurs, mis à part Voyageur, semble légèrement s'améliorer alors que cette tendance est inversée si on inclut cette compagnie.

TABLE DES MATIERES

RESUME i

TABLE DES MATIERES vi

LISTE DES TABLEAUX ix

LISTE DE FIGURE x

1. INTRODUCTION 1

1.1 Le mandat 3

1.2 Composition du Groupe de travail 3

1.3 Fonctionnement du Groupe de travail 5

2. L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUEBEC 6

2.1 Définition du transport urbain, suburbain et interurbain 6

2.2 Les sources et les limites des données 7

2.3 Situation financière 8

3. LA REGLEMENTATION 11

3.1 Description du cadre législatif québécois 11

3.1.1 Le Règlement sur le transport en commun 13

3.1.2 Le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus 14

3.1.3 Le Règlement sur le service touristique 16

3.1.4 Le Règlement sur le transport saisonnier des personnes 17

3.1.5 Les lois constituant les commissions de transport et la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport..... 18

3.1.6 La Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives 19

3.1.7 La Loi sur l'instruction publique 20

3.1.8 La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées 20

3.2 Situation au Canada et aux Etats-Unis 21

3.2.1 Le transport urbain 21

3.2.2 Le transport interurbain 22
i) Origine et nature de la réglementation .. 22
ii) Comparaison avec le Canada et les Etats-Unis 24

3.3 Quelques déficiences de la réglementation québécoise 29

3.3.1 Au niveau du Règlement sur le transport en commun 30

3.3.2 Au niveau du Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus 31

3.3.3 Au niveau du Règlement du transport saisonnier des personnes 32

3.3.4 Au niveau de l'application et du contrôle de la réglementation 33

4. LE TRANSPORT URBAIN 35

4.1 Etat de la situation 35

4.2 L'offre de service 37

4.3 Les solutions envisagées 39

4.3.1 La création de nouveaux organismes publics de transport en commun 40

4.3.2 L'interfinancement du transport urbain 40

4.3.3 Un programme d'aide gouvernementale 41

4.4 L'application d'une politique d'aide au Québec 43

5. LE TRANSPORT INTERURBAIN 44

5.1 Evolution de l'industrie du transport interurbain par autobus 44

5.2 Caractéristiques de la demande de transport interurbain au Québec 46

5.2.1 Généralités 46

5.2.2 La demande pour l'autocar 47

5.3 L'offre de transport interurbain par autocar 49

5.3.1 Nombre de transporteurs et d'itinéraires ... 49

5.3.2 Municipalités desservies 50

5.3.3 Fréquence 50

5.4 La situation financière de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec 52

5.4.1 Transport interurbain des personnes et des colis 52

5.4.2 Voyages à charte-partie 54

5.4.3 Evolution de la situation financière 56

i) L'achalandage et l'offre de service interurbain 56

ii) Rendement financier 59

6. PERSPECTIVES DE TRAVAIL 62

ANNEXE 1: Liste des documents soumis au Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec 65

ANNEXE 2: Questionnaire transmis aux membres de l'APAQ dans le cadre des travaux du Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec .. 69

ANNEXE 3: Plan de travail du Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec 73

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1: Revenus par type d'activités des détenteurs de permis de transport en commun urbain et interurbain, 1982 10

TABLEAU 2: Organisation par province de la réglementation de l'industrie du transport interurbain par autocar 26

TABLEAU 3: Principales dispositions de la Loi amendant la réglementation du transport par autobus de 1982 selon différents types de service de transport aux Etats-Unis 28

TABLEAU 4: Quelques caractéristiques des détenteurs de permis de transport en commun urbain en 1981 et 1982 36

TABLEAU 5: Comparaison du niveau de service urbain offert dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants au Québec et dans les autres provinces canadiennes 38

TABLEAU 6: Quelques caractéristiques financières des transporteurs interurbains domiciliés au Québec, 1982 45

TABLEAU 7: Quelques caractéristiques des détenteurs de permis de transport en commun effectuant une desserte interurbaine et ayant transmis à chaque année leur rapport d'opération et d'exploitation de 1978 à 1982 57

TABLEAU 8: Calendrier des travaux du Groupe de travail ... 64

LISTE DE FIGURE

FIGURE 1: Schéma du cadre législatif du transport par autobus au Québec 12

1. INTRODUCTION

Ce rapport d'étape a pour but de faire la synthèse des travaux effectués à ce jour par le Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec ainsi que de déterminer les principales tâches qui restent à réaliser dans le cadre de son mandat.

Le Groupe de travail a déjà tenu cinq réunions. Au cours de ces réunions, plusieurs documents, dont la liste est présentée à l'annexe 1, ont été soumis et discutés.

Ces réunions ont porté presqu'essentiellement sur trois aspects de l'industrie du transport par autobus à savoir, la réglementation et le transport en commun urbain et interurbain. La concurrence entre l'autocar et le train n'a toutefois pas été abordée par le Groupe de travail.

L'examen de la réglementation s'est surtout limité à dresser un portrait de ses principales caractéristiques au Québec, ailleurs au Canada et aux Etats-Unis ainsi qu'à identifier un certain nombre de ses déficiences au Québec.

L'analyse du transport urbain est relativement fort avancée. De fait un consensus est déjà établi par les membres du Groupe de travail sur le principe de se doter d'une politique d'aide au transport en commun dans les agglomérations de taille moyenne, laquelle politique impliquerait la participation financière des gouvernements provincial et municipaux.

Par contre, l'examen du transport interurbain est moins avancé. Il se limite principalement à un exposé de la situation et à un relevé partiel de différents problèmes auxquels est confronté ce secteur d'activité.

Dans la première section de ce rapport, le mandat confié par le Ministre des Transports au Groupe de travail est brièvement décrit ainsi que sa composition et son fonctionnement.

La deuxième section distingue tout d'abord les transports urbain, suburbain et interurbain. Puis, elle traite des sources de données sur l'industrie et leurs limites. Enfin, elle donne un aperçu de l'importance de l'industrie du transport en commun selon chaque type d'activités.

La troisième section traite de la réglementation de l'industrie du transport par autobus. Les principales composantes du cadre législatif québécois ainsi que la situation ailleurs au Canada et aux Etats-Unis y sont exposées. Egalement, quelques déficiences de la réglementation québécoise sont identifiées.

La quatrième section est consacrée au transport urbain dans les agglomérations de taille moyenne. Elle traite de la situation financière de l'industrie, de l'offre de service, des diverses solutions envisagées et, enfin, de la solution retenue.

Dans la cinquième section, il est question du transport interurbain. On y présente l'évolution de l'industrie, la réglementation au Québec, dans le reste du Canada et aux Etats-Unis, les caractéristiques de la demande et de l'offre et, en dernier lieu, la situation financière.

Enfin, dans la sixième section, les principales tâches à faire pour remplir le mandat du Groupe de travail sont présentées ainsi qu'un calendrier de réalisation des travaux projetés.

1.1 LE MANDAT

Lors du congrès annuel de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) tenu en septembre 1982, le ministre des Transports, monsieur Michel Clair, annonçait la création d'un groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec.

Le mandat du Groupe de travail consiste à définir la problématique et à dégager les grandes orientations que pourrait prendre le gouvernement du Québec dans les domaines suivants:

- la réglementation;
- le transport urbain dans les petites et moyennes agglomérations;
- le transport interurbain;
- la concurrence entre l'autobus et le train ainsi que leur complémentarité.

Au cours de la première réunion du Groupe de travail, il a été convenu d'ajouter au mandat un autre domaine, soit le transport suburbain.

Il est prévu que le Groupe de travail doit faire rapport dans un délai d'un an au ministre des Transports.

1.2 COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Le Groupe de travail est composé de représentants des transporteurs, des usagers et du ministère des Transports.

Il est formé des personnes suivantes:

Pour les transporteurs:

Madame Christena Sirsly, (Voyageur Inc.) (1)
Monsieur Michel Pelletier, (Voyageur Inc.) (1)
Monsieur Roger Maheux, président de l'APAQ (Les autobus Maheux Ltée)
Monsieur Paul Noreau, secrétaire de l'APAQ (2)
Monsieur Romain Girard, directeur de l'APAQ (2)
Monsieur Guy Poliquin, vice-Président de l'APAQ
Monsieur Roger Bourgeois, (Autobus Drummondville Ltée)
Monsieur Jacques Fournier, (Autocar Fournier Inc.)

Pour les usagers:

Monsieur Guy Chartrand, président de Transport 2000

Pour le ministère des Transports:

Monsieur Jacques Ménard, directeur, Transport terrestre des personnes
Monsieur Germain Arès, chef de division, Transport terrestre des personnes
Monsieur Michel Lafleur, Service du développement
Monsieur Claude Martin, Service du développement
Monsieur Pierre Toupin, Service de la concertation
Madame Loraine Tellier-Cohen, COTREM (3)
Monsieur Yvon Parenteau, COTREM (3)
Monsieur Michel Thivierge, chef de division, Direction des analyses.

A ces membres permanents s'ajoutent, selon les besoins, des représentants provenant de d'autres directions du ministère des Transports.

---

(1) Au cours du mois de février 1983, monsieur Michel Pelletier a remplacé madame Christena Sirsly.
(2) Monsieur Romain Girard a remplacé monsieur Paul Noreau en juin 1983.
(3) Monsieur Yvon Parenteau a remplacé madame Loraine Tellier-Cohen en juin 1983.

1.3 FONCTIONNEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL

Le ministère des Transports assume en quelque sorte un certain "leadership" dont, entre autres, la fourniture de différents documents d'étude. Il assure également le soutien technique du Groupe de travail dont la préparation des convocations et des compte-rendus ainsi que la fourniture des locaux.

Il a été convenu que le Groupe de travail se réunirait environ une fois par mois. A ce jour, cinq réunions ont été tenues aux locaux du ministère des Transports à Québec et ce, aux dates suivantes:

- le 7 décembre 1982,
- le 25 janvier 1983,
- le 15 mars 1983,
- le 19 avril 1983 et
- le 9 novembre 1983.

Egalement, une réunion conjointe avec le groupe de travail ontarien sur l'industrie du transport par autobus a été tenue les 28 et 29 juin 1983 à Kingston.

2. L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUEBEC

2.1 DEFINITION DU TRANSPORT URBAIN, SUBURBAIN ET INTERURBAIN

Le mandat du Groupe de travail implique, entre autres, l'examen de trois types de transport, soit le transport urbain, suburbain et interurbain. Pour les fins d'analyse du Groupe de travail, ces trois types de transport sont définis de la façon suivante:

- Le transport urbain est un service de transport en commun exploité à l'intérieur des limites d'une municipalité ou d'une agglomération;
- Le transport interurbain est un service entre un lieu d'origine situé dans une agglomération et une destination terminale à l'extérieur de cette agglomération;
- Le transport suburbain est un service reliant les banlieues à l'agglomération principale; les banlieues font partie de la même entité socio-économique et, notamment, du même marché de l'emploi que le centre de l'agglomération principale. Les entités socio-économiques considérées sont les 5 régions métropolitaines de recensement du Québec (Montréal, Québec, Trois-Rivières, Chicoutimi et Hull) ainsi que l'agglomération de recensement de Sherbrooke, l'ensemble de ces régions ayant une desserte urbaine assurée par un des 9 organismes publics de transport en commun.

Un bref examen des données relatives au transport suburbain a révélé des caractéristiques analogues au transport urbain soit: un même niveau de non-rentabilité en terme de rapport revenus/ dépenses d'opération (61%), ainsi que de très faibles achalandages et offres de service. Aussi, dans le cadre des travaux du Groupe de

travail, le transport suburbain ne sera pas traité comme tel, et sera considéré au même titre que le transport urbain.

2.2 LES SOURCES ET LES LIMITES DES DONNEES

Le ministère des Transports possède diverses données sur l'industrie du transport par autobus dont les rapports d'opération et d'exploitation acheminés annuellement à la Commission des transports du Québec (CTQ) ainsi que la liste des détenteurs de permis de transport.

Toutefois, ces données s'avèrent incomplètes pour effectuer une analyse détaillée du transport par autobus au Québec, telle que l'exige le mandat du Groupe de travail. Le manque de données est attribuable au fait qu'à peine la moitié des détenteurs de permis de transport en commun ont soumis des rapports d'opération et d'exploitation et que les données disponibles ne fournissent pas d'informations à un niveau suffisamment désagrégé.

Aussi, a-t-il été convenu d'acheminer un questionnaire à tous les détenteurs de permis de transport en commun, afin d'obtenir diverses données d'opération et d'exploitation autant par itinéraire que par types de services pour l'année 1982. Une copie du questionnaire est présentée à l'annexe 2.

La grande majorité des transporteurs ont accepté de collaborer à cette enquête. En effet, 69 des 93 questionnaires envoyés ont été retournés, soit un taux de réponse de 74%. De façon générale, les questionnaires ont été bien remplis.

Les résultats de l'enquête par questionnaire ont été complétés par enquête téléphonique ainsi que par les rapports d'opération et d'exploitation de 1982 qui avaient été reçus. Ainsi, il a été possible de recueillir des données pour 84 des 93 détenteurs de permis, soit un taux de réponse de 90%. Les neuf transporteurs non rejoints offrent un service de transport interurbain.

Toutefois, ces données excluent toutes les activités effectuées en vertu d'un permis de transport aéroportuaire, de transport saisonnier et de transport touristique. Egalement, elles soulèvent le problème de l'imputation des dépenses par activité. Enfin, les données par itinéraire sont souvent trop aggrégées et ne permettent pas de cerner, d'une part les revenus relevant des messageries et du transport des personnes et, d'autre part, la nature et l'importance des dépenses associées à chaque itinéraire.

Malgré ces limites, les données disponibles nous fournissent un bon aperçu de l'industrie du transport par autobus au Québec.

2.3 SITUATION FINANCIERE

En 1982, on enregistre au Québec 93 transporteurs détenant des permis de transport en commun urbain et/ou interurbain. De ce nombre, 45 transporteurs sont titulaires d'un permis de transport urbain, dont 35 en opération, alors que 82 sont détenteurs de permis de transport interurbain, dont 75 sont en opération.

Les revenus totaux des 84 transporteurs dont les données sont disponibles, s'élèvent à 118,7 M$ en 1982 (voir le tableau 1). Ils proviennent principalement du transport interurbain qui représente 46,3% des revenus totaux. Puis, suivent en ordre d'importance décroissant le transport scolaire à contrat avec 30,5% et le transport par charte-partie avec 19,0%. Les autres types d'activité, soit le transport scolaire avec permis, le transport urbain, etc., sont des sources de revenu relativement marginales avec des pourcentages de moins de 2,5% chacun.

Cette industrie est relativement concentrée. Voyageur Inc. s'avère de loin le plus important des transporteurs de l'industrie en générant des revenus de 48,7 M$, soit 41% des revenus totaux. Le deuxième transporteur le plus important génère seulement 3,3% des revenus totaux de l'industrie.

De façon générale, l'industrie du transport apparaît à peine rentable. En effet, à partir des données disponibles de 60 transporteurs, le rapport revenus/dépenses d'exploitation (1) s'établit à 101,9%. De ces 60 transporteurs, 19 ont toutefois déclaré ne pas faire leurs frais.

Dans la prochaine section, nous décrirons la réglementation de l'industrie du transport par autobus au Québec, ailleurs au Canada et aux Etats-Unis et nous identifierons quelques lacunes de la réglementation québécoise.

---

(1) Selon l'enquête effectuée auprès des transporteurs, les frais de financement sont inclus dans le rapport revenus/dépenses d'exploitation. Toutefois, dans le cas de Voyageur, ces frais ne sont pas inclus, étant assumés par la maison-mère.

TABLEAU 1

Revenus par type d'activité des détenteurs de permis de transport en commun urbain et interurbain, 1982 (1)

TYPE D'ACTIVITE	('000 000 $)	%
- Transport urbain	1,3	1,1
- Transport interurbain		
. Transport des passagers: 47,8 M$		
. Messageries : 7,2 M$		
Total: 55,0 M$	55,0	46,3
- Transport par charte-partie:	22,5	19,0
- Transport scolaire à contrat:	36,2	30,5
- Transport scolaire avec permis:	0,9	0,7
- Autres (location d'autobus, publicité, etc...)	2,8	2,4
TOTAL :	118,7	100,0

(1) Ce tableau a été réalisé sur la base des données fournies par 84 détenteurs de permis de transport en commun sur une possibilité de 93. Ces données émanent des résultats de l'enquête par questionnaire qui a été complétée par une enquête téléphonique ainsi que par les rapports d'opération et d'exploitation disponibles.

3. LA REGLEMENTATION

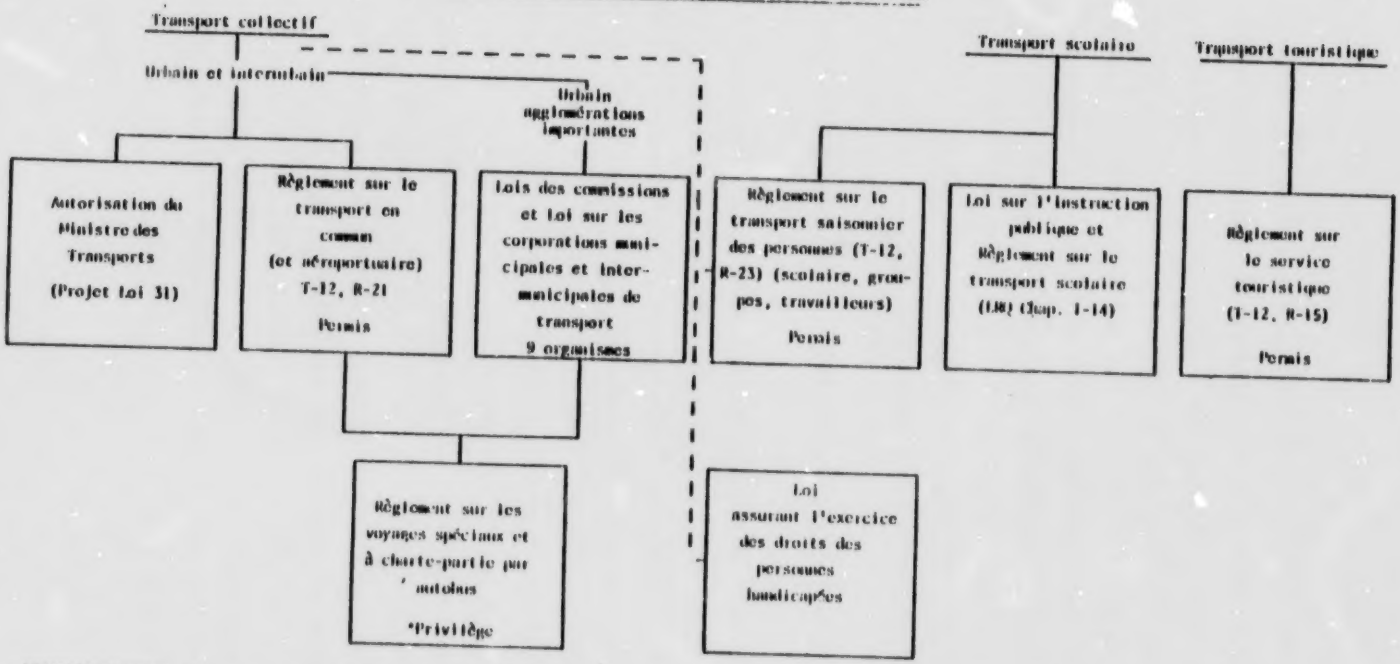
En matière de transport par autobus au Québec, l'élaboration de la réglementation relève du ministère des Transports alors que son application est sous la responsabilité de la Commission des Transports du Québec (CTQ). L'article 36 de la Loi des transports dicte la nature des divers règlements qui servent d'encadrement au secteur du transport en commun par autobus. Il stipule que nul ne peut agir comme transporteur ou offrir les services d'un moyen de transport ou d'un système de transport contre rémunération, à moins d'être titulaire du permis prescrit par le règlement.

3.1 DESCRIPTION DU CADRE LEGISLATIF QUEBECOIS

Le cadre législatif québécois en matière de transport privé par autobus est principalement composé du Règlement sur le transport en commun (T-12, R-21), du Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus (Décret 1264-83), du Règlement sur le service touristique (T-12, R-15) et du Règlement sur le transport saisonnier des personnes (T-12, R-23). Egalement, d'autres pièces législatives ou réglementaires ont des incidences sur l'industrie du transport par autobus dont, les plus importantes sont le Règlement sur le transport des écoliers (Décret 1018-83) et les lois permettant l'organisation des services de transport en commun dans les grandes agglomérations. Le schéma du cadre législatif québécois est exposé à la figure 1.

FIGURE 1

SCHÉMA DU CADRE LÉGISLATIF DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUÉBEC



Transport réservé à des groupes particuliers (travailleurs, groupes sociaux, personnes handicapées...)

* le privilège de la charte-partie est rattaché le plus souvent au fait de détenir un permis de transport en commun (tous les organismes publics possèdent ce privilège)

3.1.1 Le Règlement sur le transport en commun

Le Règlement sur le transport en commun a été adopté en 1974 et constitue la pièce réglementaire qui détermine l'organisation des services de transport urbain, interurbain de même qu'aéroportuaire. Il prévoit la nécessité pour un exploitant de détenir un permis pour effectuer son service. Cette disposition, liée au fait que le permis a été accordé de façon à conférer une exclusivité des services à son titulaire constitue certes la caractéristique majeure de l'organisation des services réguliers de transport par autobus au Québec.

Ce permis autorise et oblige son titulaire à offrir les services qui y sont prévus. A ce chapitre, le Règlement prévoit l'ensemble des obligations des transporteurs et particulièrement celles touchant les approbations qu'ils doivent obtenir de la CTQ lorsqu'ils désirent modifier leurs tarifs, leurs parcours ou bien mettre fin à un service. La tarification en matière de transport en commun est fixée par la CTQ et ce, à la fois pour les services urbains et interurbains.

Il est à noter que le Règlement ne fait pas la distinction entre les services urbains ou interurbains par autobus, et que c'est uniquement au niveau du permis du transporteur qu'il est possible d'établir sa nature. De même, les titulaires de permis de transport en commun peuvent effectuer le transport de colis selon une tarification fixée par la CTQ, bien que l'on ne

retrouve aucun article à cet effet dans le Règlement.

Un autre élément important à signaler, concerne un article du Règlement qui limite la possibilité de la CTQ d'émettre des permis de transport en commun aux lieux qui ont déjà été desservis antérieurement par un titulaire de permis. De ce fait, l'accès au marché se trouve à toute fin utile fermé depuis l'adoption de ce Règlement.

Le transport aéroportuaire est également régi par ce texte réglementaire. Cette activité nécessite la possession d'un permis et son titulaire est assujetti pour l'essentiel aux mêmes obligations que les détenteurs d'un permis de transport en commun.

3.1.2 Le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus.

Ce règlement vient encadrer un privilège qui est celui de transporter des groupes de personnes pour diverses activités. Ce sont des voyages qui ne sont pas prévus dans les services réguliers d'un titulaire de permis. En fait, sauf s'il y a restriction au niveau de son permis, le détenteur d'un permis de transport en commun ou aéroportuaire par autobus peut effectuer ce type de transport.

La distinction entre le voyage à charte-partie et le voyage spécial se fonde principalement sur la forme de tarification. Dans le premier cas, il s'agit d'un coût total par véhicule, alors que dans le second, c'est selon un coût à tant par tête. C'est la CTQ qui doit fixer la tarification en vigueur dans les deux cas et ce, selon le type de véhicule employé.

Un volet du chapitre portant sur les voyages spéciaux permet également à un transporteur d'ajouter des voyages sur ses circuits réguliers de façon à répondre à une demande importante, sans devoir obtenir une autorisation spéciale de la CTQ.

Depuis l'adoption de ce règlement en juin 1983, en remplacement de l'Ordonnance générale sur les voyages spéciaux ou à charte-partie, les modifications suivantes ont été apportées:

- un détenteur de permis peut effectuer un voyage à charte-partie à partir d'un endroit qu'il dessert vers tous les endroits du Québec; cette modification introduit une plus grande concurrence entre les détenteurs de permis;

- la tarification est régie par la procédure de dépôt à la CTQ plutôt que par fixation par cette même autorité;
- l'élimination de l'article relatif à la constitution d'agent;
- les transporteurs d'écoliers peuvent effectuer des voyages à charte-partie sur une distance aller-retour n'excédant pas 200 km, et ce sans la nécessité de détenir un permis; ces voyages ne sont assujettis à aucune contrainte de tarification; ceci s'applique également aux voyages de ce type effectués par un titulaire de permis.

3.1.3 Le Règlement sur le service touristique

Le service touristique consiste à effectuer un transport de touristes à tant par tête ou selon un coût total dans une agglomération ou sur un itinéraire au moyen d'un autobus ou même d'un véhicule automobile spécialement aménagé. Il prévoit également qu'un guide accompagne le groupe et que celui-ci peut en être le chauffeur. Les parcours et la tarification sont fixés par la CTQ.

Contrairement au service de transport en commun, certains transporteurs empruntent les mêmes

itinéraires. Toutefois, les points d'origine de ces voyages sont généralement distincts.

Enfin, mentionnons que les organismes publics de transport doivent être au préalable consultés sur l'émission de ce permis sur leur territoire respectif.

3.1.4 Le Règlement sur le transport saisonnier des personnes

Ce règlement permet au titulaire de permis de transport saisonnier de transporter de façon régulière ou irrégulière un groupe de personnes vers un lieu de travail ou pour permettre des activités religieuses, éducatives ou récréatives. Ce permis ne peut être obtenu pour une durée supérieure à un an et inférieure à un mois ou à dix voyages. Il se divise en trois catégories:

- la catégorie économique: service fourni à l'aide d'un véhicule écolier ou d'un minibus;
- la catégorie régulière: service fourni à l'aide d'un autobus d'au moins 24 personnes;
- la catégorie spécialisée: service fourni à l'aide d'un véhicule aménagé pour le transport des personnes handicapées;

Enfin, signalons que le détenteur d'un permis de transport en commun peut s'opposer auprès de la CTQ à l'émission d'un permis de transport saisonnier.

3.1.5 Les lois constituant les commissions de transport et la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport

En vertu des lois qui les régissent, il existe 5 commissions et 4 corporations qui fournissent des services de transport en commun sur leur territoire juridique respectif, et ce sans l'obligation de détenir un permis de la CTQ. De plus, certains organismes publics offrent, suite à l'acquisition de certaines entreprises, des services suburbains et même interurbains à l'extérieur de leur territoire juridique.

Les organismes publics possèdent en fait le même privilège d'offrir en exclusivité des services que les détenteurs de permis émis par la CTQ.

Au chapitre de la tarification, il existe une distinction notable entre les commissions et les corporations. Les corporations doivent, contrairement aux commissions, faire approuver par la CTQ les augmentations de tarifs qu'elles désirent mettre en vigueur.

En ce qui concerne les voyages de groupes, les commissions et corporations sont réputées être titulaires de permis et de ce fait, ont les privilèges prévus dans le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus. Du même coup, elles peuvent s'opposer à l'émission des permis de transport saisonnier par la CTQ.

Les organismes publics peuvent également offrir des services touristiques et leur consentement est également nécessaire à l'émission des permis de ce type sur leur territoire respectif.

En matière de transport des écoliers, les commissions scolaires sont obligées d'offrir en premier lieu aux organismes publics l'ensemble des services qu'elles entendent donner avant de pouvoir accorder à d'autres transporteurs privés des contrats. Les commissions scolaires ne sont toutefois pas obligées d'accorder des contrats aux organismes publics.

3.1.6 La Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives (L.Q. 1981, chap. 26)

Cette loi est venue modifier certaines dispositions législatives concernant le transport en commun dans les municipalités. Ces modifications permettent aux municipalités non seulement de subventionner divers services de transport en commun, principalement urbains ou suburbains, mais également de les organiser par le biais d'ententes de service avec des transporteurs. C'est une possibilité qui s'offre même aux transporteurs d'écoliers qui sont sous contrat avec une institution d'enseignement et ce, sans détenir de permis de la CTQ. La mise en place de ces

services est cependant conditionnelle à l'approbation du ministre des Transports.

3.1.7 La Loi sur l'instruction publique (L.R.Q., chap. I-14)

En vertu de la Loi sur l'instruction publique, les commissions scolaires ont la responsabilité d'organiser les services de transport destinés aux écoliers. Dans une très large mesure, c'est par le recours à l'entreprise privée que sont offerts ces services. Cependant, dans les milieux urbains, une bonne partie de la clientèle est intégrée aux services réguliers.

Avec l'adoption de la Loi citée au point 3.1.6, il est maintenant loisible aux commissions scolaires d'admettre une clientèle autre qu'écolière sur les circuits réguliers de façon à occuper les places disponibles. Ce sont les commissions scolaires qui ont la responsabilité entière en cette matière bien que le Ministre des Transports ait à approuver au préalable l'exercice de cette mesure de polyvalence.

3.1.8 La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées (L.R.Q., chap. E-20.1)

L'article 67 de cette loi oblige les organismes publics de transport à organiser des services de transport pour les personnes handicapées sur leur territoire respectif.

Cependant, les municipalités à l'extérieur du territoire d'un organisme public peuvent sur une

base volontaire favoriser ce type de services par le biais de subventions. Les organismes publics ou les transporteurs qui fournissent des services de cette nature n'ont pas à détenir un permis à cette fin.

3.2 SITUATION AU CANADA ET AUX ETATS-UNIS

3.2.1 Le transport urbain

Au Canada, le service de transport en commun urbain est considéré comme une responsabilité locale. Toutefois, cette responsabilité se traduit de diverses façons selon chaque province. En Ontario et en Nouvelle-Ecosse, la responsabilité des municipalités est entière et la réglementation provinciale est à peu près inexistante. Au Manitoba et à Terre-Neuve, l'organisme de contrôle limite sa responsabilité à la tarification alors qu'en Alberta, il émet des permis et conserve un droit de regard sur la tarification. En Saskatchewan, il limite principalement son rôle à l'émission d'un certificat lié à l'immatriculation. Enfin, signalons la présence en Colombie-Britannique d'une société de la Couronne dont le mandat est d'aider les petites municipalités au niveau de l'organisation et du financement des services de transport urbain.

Par rapport au Canada, le Québec via la CTQ apparaît comme la province qui exerce le contrôle le plus étendu et le plus serré sur le transport en commun urbain, et ce malgré l'attribution de res-

ponsabilités plus étendues aux municipalités dans ce secteur d'activité suite à la mise en vigueur en 1982 de la Loi modifiant la Loi sur les transports et d'autres dispositions législatives.

3.2.2 Le transport interurbain

Le présent chapitre se divise en deux volets distincts. Dans un premier volet, on détermine l'origine et la nature de la réglementation actuelle à partir de diverses études canadiennes. Dans le second volet, on procède à l'examen de la réglementation du transport interurbain par autocar en vigueur au Canada et ensuite aux Etats-Unis, de façon à situer le Québec sous cet aspect dans le contexte nord-américain.

i) Origine et nature de la réglementation

L'analyse de diverses études récentes démontre que la réglementation québécoise ne diffère pas tellement de celle appliquée ailleurs au Canada en ce qui concerne son origine et sa nature. Les diverses études consultées tendent à démontrer que les législateurs ont été particulièrement sensibles à la conjoncture économique difficile (années 30) et à la présence d'un lobby de l'industrie au moment de la mise en place du cadre réglementaire. Par la suite, les transporteurs sont demeurés favorables au maintien d'une telle réglementation.

La réglementation a comme principal effet de limiter l'accès et de contrôler la tarification en vigueur. Ce contrôle de l'entrée des entreprises a comme conséquence d'éliminer toute concurrence intramodale. Elle a aussi créé du même coup des monopoles non pas naturels mais réglementaires sur l'ensemble des itinéraires au Québec. Comme il n'existe pas de critères objectifs définis en ce qui concerne les besoins du public, le tout est laissé à l'autorité de l'organisme de contrôle qu'est la CTQ. En ce qui concerne les tarifs, c'est un peu le même phénomène puisque la CTQ possède également en cette matière une latitude relativement grande.

Selon les études consultées, plusieurs des arguments avancés pour expliquer la réglementation ne peuvent être retenus. Ainsi, l'industrie du transport interurbain par autocar n'a pas les caractéristiques d'un monopole naturel. En effet, elle ne fait face ni à des économies d'échelle, ni à une structure de coûts caractérisés par une prédominance des coûts fixes. Egalement, la protection des usagers par le biais d'une réglementation empêchant l'entrée de nouveaux entrepreneurs pourrait, et de fait peut être assurée par d'autres mécanismes. La crainte de l'écrémage

qui mettrait en péril l'interfinancement (subventions croisées) des itinéraires ne semble pas non plus tenir. Bien que ce fait n'ait pas été vérifié au Québec, les itinéraires non rentables ne nécessitent qu'une infime partie des recettes totales des entreprises, ce qui peut toutefois représenter une proportion importante par rapport aux profits.

Le Groupe de travail admet que les frais variables sont difficilement compressibles. D'une part, le transporteur doit assumer la totalité des dépenses pour un véhicule, peu importe le nombre de passagers à bord, et ne peut réduire les dépenses d'exploitation au même rythme que la diminution de l'achalandage. D'autre part, les obligations du marché à desservir et la réglementation empêchent le transporteur de s'ajuster à court terme aux nouvelles conditions du marché.

Le Groupe de travail reconnaît toutefois l'absence d'économies d'échelle dans l'industrie ainsi que la difficulté de connaître les critères utilisés par l'organisme de contrôle lors de la détermination des tarifs.

Il y a lieu de vérifier si le contexte québécois de l'industrie du transport interurbain par autocar justifie la réglementation actuelle.

ii) Comparaison avec le Canada et les Etats-Unis

Au Canada

Dans les provinces canadiennes, le transport interurbain par autobus est fortement réglementé aussi bien au niveau de l'accès au marché, de la tarification que de son fonctionnement. Toutefois, il existe certaines différences au niveau des composantes et de l'application de la réglementation.

Le tableau 2 présente quelques composantes de la réglementation des différentes provinces.

Alors que les entrées, la vente et la cession des permis d'exploitation et les sorties sont toutes contrôlées, tous les taux ne sont pas règlementés, tels que ceux appliqués aux affrètements et aux colis de messagerie.

C'est surtout au chapitre de l'application de la réglementation par les organismes de contrôle que l'on peut observer des différences notables d'une province à l'autre,plutôt que dans les rôles qui leur sont confiés. Par exemple, au Québec et en Ontario, l'organisme de contrôle est assujetti à une réglementation très rigide alors qu'au Manitoba, il est soumis à une réglementation plus souple ce qui lui confère une latitude beaucoup plus grande.

Dans le secteur de la tarification, plusieurs provinces dont la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario ont adopté la procédure de dépôt et c'est l'organisme de contrôle qui reçoit, approuve et prescrit, s'il y a lieu, les

TABLEAU 2

ORGANISATION PAR PROVINCE DE LA RÉGLEMENTATION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

Province	Réglementation des entrées	Contrôle des cessions	Contrôle des sorties	Contrôle des taux: Service voyageur à horaire régulier	Taux de transport intraprovincial	Taux de transport interprovincial	Taux appliqués aux affrètements	Taux appliqués aux colis de messagerie	Dépôt d'un tarif (2)	Prescription des taux	Nombre d'aspects réglementés par la province
Colombie-Britannique	●	●	●	●	●	O	●	●	●	O	6/10
Alberta	●	●	●	●	●	●	O	O	●	O	7/10
Saskatchewan	●	●	●	●	●	O	●	●	O	●	6/10
Manitoba	●	●	●	●	●	O	●	●	●	●	9/10
Ontario	●	●	●*	●	●	●	●	●	●	●	10/10
Québec	●	●	●	●	●	●	●	O	●	●	9/10
Nouveau-Brunswick	●	●	●	●	●	●	O	●	●	O	6/10
Île-du-Prince-Édouard	●	●	●	●	●	Δ	O	O	●	●	7/9
Nouvelle-Écosse	●	●	●	●	●	●	O	●	●	●	9/10
Terre-Neuve	●	●	●	●	●	Δ	●	●	●	●	9/9
Nombre de provinces réglementant cet aspect	10/10	10/10	10/10	10/10	10/10	5/8	6/10	7/10	9/10	7/10	

* l'Ontario exerce un contrôle limité sur les sorties.

Source: R.S. Partridge et R.H. Fosbrooke. L'industrie canadienne du transport par autocar et les effets de la réglementation. Commission canadienne des transport, août 1980, p. 62.

● Positif
O Négatif
Δ Sans objet.

(1) La Commission des Transports du Québec fixe les taux appliqués au transport des colis.
(2) A court terme, la procédure de dépôt en matière de charte-partie sera introduite au Québec.

tarifs. Au Québec, toutefois, la Commission procède par fixation de tarif.

Concernant l'émission des permis, le Québec est la seule province où l'organisme de contrôle ne peut émettre de permis régulier de transport en commun sur de nouveaux territoires, et ce en raison d'une disposition à cet effet dans la réglementation.

Dans la majorité des provinces, les permis sont émis de façon à distinguer le service régulier de transport en commun des voyages spéciaux et à charte-partie. Au Québec et en Colombie-Britannique, le privilège de la charte-partie est rattaché au permis de transport en commun à moins de restriction indiquée sur ledit permis.

Enfin, en ce qui a trait aux voyages à charte-partie effectués par des transporteurs étrangers, le Québec est l'une des provinces les plus libérales puisqu'elles n'exigent aucune autorisation spécifique.

Aux Etats-Unis

Contrairement au Canada et au Québec, le transport interurbain par autobus aux Etats-Unis est relativement peu règlementé depuis la mise en vigueur, le 19 novembre 1982, de la Loi intitulée, "Bus Regulatory Reform Act of 1982". Cette loi vise à fournir à cette industrie un environnement concurrentiel

TABLEAU 3

PRINCIPALES DISPOSITIONS DE LA LOI AMENDANT LA REGLEMENTATION DU TRANSPORT PAR AUTOBUS DE 1982 SELON DIFFERENTS TYPES DE SERVICE DE TRANSPORT AUX ETATS-UNIS

Principaux types de services/permis de transport par autobus	Exigences minimales (selon la section 9 à moins d'indication contraire)	Extension des services	Mode de modification	Exigences de sortie
1. Voyages spéciaux et à charte-partie non conventionnels	1.1 Le candidat est obligé de fournir: i) une preuve d'assurance-responsabilité; ii) une preuve de sa capacité financière et opérationnelle ("safety fitness")	2.1 La section 7 permet des voyages aller-retour dans les cas où le droit établi était limité à une seule direction. 2.2 La section 7 permet de desservir à partir de tous les endroits dans une subdivision politique d'un état dans les cas où le droit établi limité à un ou plusieurs points d'origine dans cette dite subdivision politique. 2.3 La section 8 permet de transporter en même temps et dans un même autobus différents groupes de voyage à charte-partie. 2.4 La section 87 autorise le transport des passagers de voyages spéciaux ou à charte-partie dans un même autobus avec des passagers du transport en commun si le transporteur est titulaire des permis pour chaque type de service, si l'Etat l'autorise et s'il n'y a pas d'interférence sur le service de transport en commun.	3.1 La section 11 interdit à la ICC d'investiguer, d'annuler, de réviser ou de révoquer tout ou tel seul s'il y a des raisons de croire que les tarifs proposés sont discriminatoires ou confiscatoires; toute augmentation et diminution de tarif entre respectivement en vigueur 30 et 10 jours après la publication d'un avis.	
2. Transport en commun interurbain intra-état desservant des points de service sur des routes inter-états actuellement (antérieures aussi le 19 novembre 1982).	1.2 En plus des exigences stipulées au point 1.1, le service proposé ne doit pas avoir d'effets négatifs significatifs sur les services de transport en commun urbain et suburbain; le fardeau de la preuve repose sur les opposants.	2.5 La section 6 permet au titulaire d'un permis de transport en commun interurbain de transporter des petits colis à l'intérieur des murs commerciaux de chaque ville desservie. 2.6 Les points 2.1 et 2.4 s'appliquent. 2.7 Selon la section 7, le détenteur d'un permis de transport en commun interurbain peut desservir des points de service intermédiaires sur le parcours défini par le permis, sauf si la ICC juge, sur plaintes ou toute objection, que le service offert engendre des effets négatifs significatifs sur les services de transport urbain et suburbain.	3.3 La section 11 dicte graduellement la responsabilité de la ICC d'investiguer, d'annuler, de réviser ou de révoquer toute proposition de tarif dans le cas de transport en commun des personnes et des petits colis à moins que la ICC considère que ces tarifs s'avèrent discriminatoires. - Au cours de la 1ère année, après la mise en vigueur de la loi, les transporteurs ne peuvent augmenter de plus de 10% ou diminuer de moins de 20% leur tarif par rapport à celui en vigueur à la même date de l'année précédente. - Au cours de la 2ème année, les limites d'augmentation et de diminution sont respectivement de 15% et 15%; - Au cours de la 3ème année, pas plus de 20% et pas moins de 10%; - Après la 3ème année, aucune limite. 3.4 Selon la section 17, les états continuent à réglementer l'augmentation tel que les établissent des tarifs intra-état. Toutefois, la ICC peut réviser les augmentations imposées par les états si elle juge que les tarifs imposés représentent un fardeau excessif pour les transporteurs.	4.1 Sous les cas de discontinuité ou de réduction de service à moins d'un voyage par jour (excepté le samedi et le dimanche), le long d'un parcours inter-états, le transporteur (excluant les transporteurs possédés ou contrôlés par un état ou un gouvernement local) peut présenter une requête auprès de la ICC après avoir avisé l'Etat et les communautés touchés et fait une demande auprès de l'agence concernée de l'Etat. Si ces conditions sont respectées et s'il n'y a pas d'opposition à l'intérieur de 30 jours, la ICC doit donner suite à la requête du transporteur. S'il y a objection pour un parcours dont la période a été de: - avant le 1er août 1982, la ICC doit accéder à la requête à moins que l'on démontre que la discontinuité ou la réduction de service ne soit pas conforme avec l'intérêt public, ou que la cessation de service ne constitue pas un fardeau onéreux pour le transporteur; - après le 1er août 1982, la ICC doit accéder à la requête à moins que l'on démontre que la cessation de service ne constitue pas un fardeau onéreux pour le transporteur (section 10).
3. Transport en commun interurbain intra-état desservant des points de service sur des nouvelles routes inter-états (antérieur après le 19 novembre 1982).	1.3 En plus des exigences stipulées au point 1.1, le candidat doit satisfaire aux normes de compatibilité avec l'intérêt public, le fardeau de la preuve repose sur les opposants.			
4. Transport en commun interurbain inter-états sauf celui indiqué au point 5.	1.4 Exigences stipulées au point 1.2.			
5. Transport en commun interurbain inter-états non-subventionné qui: - s'adresse à des endroits non-desservis de façon régulière, - offre un substitut à un service de transport déjà ou fortement appelé à être discontinué, - offre un substitut à un service de transport par autobus appelé à être discontinué où il y a un transporteur unique	1.5 Exigences stipulées au point 1.1.			4.2 Le transporteur doit fournir un avis de 30 jours avant de discontinuer ou de réduire le service à moins d'un voyage par jour.
6. Transporteurs demeurant au Canada ou contrôlés ou étant possédés par des citoyens canadiens.	1.6 La ICC ne peut émettre un permis à des transporteurs canadiens pour une période de 2 ans commençant avec la mise en vigueur de la loi. Ce moratoire, toutefois, a été suspendu le 20 septembre 1982 pour les transporteurs canadiens. Il est prévu, si ce n'est déjà fait, que la ICC doit étudier une procédure d'émission de permis.			
7. Transport effectué en vertu d'un contrat avec une personne ou un membre limité de personnes afin de répondre aux besoins spécifiques et à l'usage exclusif de ces/des personnes.	1.7 Exigences stipulées au point 1.1. La ICC peut renouveler ou amender un permis de "contract carrier" et émettre à la place un permis de transport en commun interurbain si elle juge que les opérations du transporteur sont devenues conformes à celles d'un service de transport en commun (section 13).	2.8 Le point 2.1 s'applique.		
8. Courtiers de transport des personnes.	1.8 Les courtiers sont exemptés de la réglementation de la ICC sauf que celle-ci peut, à sa discrétion, exiger une garantie financière et/ou une assurance-responsabilité (section 14).			
9. Permis temporaire et permis temporaire à caractère urgent.	1.9 Le candidat doit répondre aux exigences correspondant au type de permis demandé et justifier le besoin du service. La ICC doit répondre à un requérant d'un permis temporaire à l'intérieur de 30 jours et le durée du permis est valide pour une durée maximale de 270 jours. Dans le cas d'un permis à caractère urgent, la réponse doit être donnée à l'intérieur de 15 jours et le permis est valide pour une durée maximale de 90 jours avec une prolongation maximale possible de 90 jours s'il n'existe pas de transporteur fournissant un service dans la zone touchée (section 15).	2.9 Ces permis peuvent être utilisés pour déterminer la rentabilité à long terme d'un nouveau parcours ou des parcours devant être discontinués par d'autres transporteurs sans être assujettis aux procédures de discontinuation prévues à la section 10.		

/28

en diminuant de façon substantielle les contraintes réglementaires, notamment celles imposées par les états. Elle se caractérise principalement par une réduction des contraintes au niveau des exigences d'entrée et de sortie des transporteurs et de la tarification pour les différents types de service de transport par autobus. Egalement, elle implique que le fardeau de la preuve repose de façon générale sur les opposants plutôt que sur les transporteurs. Un aperçu des principales dispositions de cette loi est présenté au tableau 3.

Egalement, quelques états américains ont déjà fait des démarches pour réduire la réglementation touchant l'industrie du transport interurbain par autobus. Il s'agit des états de la Floride (1er juillet 1980), de l'Alaska (juin 1980) et de l'Arizona (1er juin 1982).

3.3 QUELQUES DEFICIENCES DE LA REGLEMENTATION QUEBECOISE

La présente section fait un relevé non-exhaustif de quelques lacunes ou incohérences que contient la réglementation québécoise en matière de transport par autobus. L'ensemble de ces éléments ont fait l'objet de l'attention du Groupe de travail et pourraient subir des modifications ou des ajustements. Ces ajustements pourraient être apportés dans chacun des règlements ou même

s'inscrire dans le cadre d'une révision plus complète du cadre réglementaire.

Pour l'essentiel, ce sont des modifications à caractère administratif et qui, de ce fait, ont un impact financier limité compte tenu qu'elles n'entraînent pas de bouleversement majeur au niveau de l'organisation même des services.

3.3.1 Au niveau du Règlement sur le transport en commun.

Parmi les principales lacunes au niveau de ce règlement, on peut noter que:

- L'article 6 empêche l'émission de permis sur de nouveaux territoires.
- Ce règlement ne fait pas de distinction entre le transport urbain et interurbain, deux réalités fort distinctes.
- Un certain nombre de transporteurs urbains et interurbains n'exploitent plus de services de transport en commun alors que l'article 5 du règlement prévoit que le détenteur d'un permis doit effectuer les services prévus à son permis.
- Les informations statistiques et financières en matière de transport en commun par autobus présentent d'importantes lacunes puisque plusieurs transporteurs (quelque 30% en 1981) ne soumettent pas à la CTQ de rapport annuel d'exploitation même si l'article 8 du règlement l'exige.

- Les détenteurs des permis de transport de travailleurs ou à charte-partie émis par la Régie des transports ne sont pas obligés de fournir de rapport d'exploitation alors que ceux détenant un permis de transport en commun le sont.
- Le règlement ne fait aucune référence au transport des colis alors que cette activité est permise aux titulaires de permis de transport en commun et fait l'objet de décisions de la part de la CTQ.
- Le transport aéroportuaire est intégré au sein du Règlement sur le transport en commun alors que le transport touristique fait l'objet d'un règlement spécifique.

3.3.2 Au niveau du Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus

Diverses déficiences de l'ancienne ordonnance ont été corrigées avec le nouveau règlement émis en juin 1983. Toutefois, ce nouveau règlement, élaboré avant le début des travaux du Groupe de travail, se limite aux voyages à charte-partie et laisse inchangées les règles concernant les voyages spéciaux. Malgré les améliorations apportées, on peut noter les déficiences suivantes:

- Dans le cadre de voyages spéciaux, le Règlement permet à un titulaire suite à une demande spéciale, d'ajouter sur un circuit régulier les dessertes supplémentaires sans autorisation de la CTQ. Puisqu'il s'agit d'un service de

transport en commun, cette disposition devrait plutôt se retrouver au Règlement sur le transport en commun.

- Les dispositions de l'article 2 du Règlement ayant trait à location de véhicules entre voituriers pour répondre à des besoins résultant d'une forte demande ou d'un bris mécanique, apparaissent inutiles puisque des modifications ont été apportées récemment au règlement concernant la location des véhicules, lesquelles modifications permettent maintenant aux détenteurs de permis de transport en commun de louer des véhicules à d'autres transporteurs sans l'obligation de détenir de permis à cette fin.

3.3.3 Au niveau du Règlement sur le transport saisonnier des personnes

Ce règlement est devenu en quelque sorte une réponse aux besoins ou aux problèmes qui ne sont pas prévus par les dispositions du règlement sur le transport en commun. Aussi, comporte-t-il un certain nombre de déficiences:

- La CTQ émet des permis de transport saisonnier d'une durée de 364 jours et, à son échéance, elle en émet un nouveau de même nature et de même durée; ainsi, plusieurs permis ont donc maintenant un statut de quasi permanence.
- En vertu de l'article 6 du règlement, il est impossible d'effectuer un ou quelques voyages de groupe puisqu'aucun permis de transport

saisonnier ne peut être délivré pour une période de moins d'un mois ou un nombre de voyages inférieur à 10.

- Plus de la moitié des permis de transport saisonnier ont été émis pour le transport d'écoliers ne faisant pas l'objet d'un contrat entre une institution scolaire et un transporteur (principalement le transport du midi) alors que ce règlement ne fait aucune référence à ce type de service.
- L'article 10 du présent règlement prévoit que tout détenteur d'un permis de transport saisonnier doit faire parvenir à la CTQ dans les 30 jours avant l'expiration du permis un rapport d'exploitation sur la formule prescrite à cette fin. Toutefois, cette obligation n'est pas remplie et la formule à cette fin n'existe pas.

3.3.4 Au niveau de l'application et du contrôle de la réglementation

Un manque de coordination entre les différents organismes gouvernementaux impliqués dans la réglementation, soit le ministère des Transports, la RAAQ et la CTQ, entraîne des problèmes d'application et de contrôle de la réglementation. Citons les trois problèmes suivants:

- Premièrement, pour offrir un service similaire tel que le transport des écoliers le midi, deux transporteurs doivent employer des plaques

d'immatriculation distinctes à des coûts différents selon que le service est effectué en vertu d'un permis de transport saisonnier émis par la CTQ (plaque A à un coût annuel de 836,00$ par véhicule) ou en vertu d'un contrat de transport scolaire (plaque AE à un coût annuel de 465$ par véhicule).

- Deuxièmement, dans le secteur des voyages à charte-partie en particulier, un nombre relativement important d'exploitants opèrent illégalement ce type de service. Il en est de même pour un bon nombre de transporteurs scolaires.
- Troisièmement, la complexité et les exigences importantes de la réglementation actuelle rendent difficiles sinon impossibles l'application et le contrôle de la réglementation.

4. LE TRANSPORT URBAIN

4.1 ETAT DE LA SITUATION

En 1982, on comptait au Québec 45 transporteurs détenant des permis de transport en commun urbain. Parmi ces transporteurs, 35 effectuaient une desserte urbaine alors que 10 n'offraient aucun service. Des 35 transporteurs en opération, seulement 20 affichaient des revenus annuels supérieurs à 10 000 $. Les revenus de l'industrie du transport urbain s'élevaient à environ 1 300 000 $ en 1981 et 1982. (voir tableau 4).

Le transport urbain au Québec n'est pas rentable pour l'ensemble de l'industrie. En effet, à partir des données disponibles de 17 transporteurs, le rapport revenus et dépenses d'opération s'établit à 62%, c'est-à-dire, que les revenus urbains ne couvrent que 62% des dépenses qui y sont associées. De ces 17 transporteurs, seulement cinq (5) ont déclaré faire leurs frais.

Toutefois, il importe de souligner l'importance, pour certains de ces transporteurs, des activités de transport scolaire du midi, lesquelles leur permettent d'améliorer la rentabilité de leurs véhicules. Ainsi, 12 transporteurs affirment effectuer du transport du midi pour une valeur totale de quelque 350 000 $ en 1982, alors que leurs recettes totales de transport urbain s'élevaient à environ 385 000 $.

TABLEAU 4

Quelques caractéristiques des détenteurs de permis de transport en commun urbain en 1981 et 1982 (1)

Nombre de détenteurs de permis de transport en commun urbain en 1982	45
Revenus urbains de l'ensemble des transporteurs:	
- 1981 ('000 $)	1 304,0
- 1982 ('000 $)	1 299,7
Nombre de transporteurs ayant des recettes urbaines de plus de 10 000 $ en 1982	20
Revenus urbains moyens de ces transporteurs:	
- 1981 ('000 $)	61,7
- 1982 ('000 $)	61,6
Revenus urbains totaux de ces transporteurs:	
- 1981 ('000 $)	1 234,9
- 1982 ('000 $)	1 232,3
Nombre de transporteurs ayant des recettes urbaines nulles ou inférieures à 10 000 $ en 1982	25
- transporteurs ayant déclaré des recettes urbaines	15
- transporteurs n'ayant déclaré aucune recette urbaine	10
Revenus urbains moyens de ces transporteurs: (2)	
- 1981 ('000 $)	4,6
- 1982 ('000 $)	4,5
Revenus urbains totaux de ces transporteurs:	
- 1981 ('000 $)	69,1
- 1982 ('000 $)	67,4
Revenus urbains / Dépenses urbaines d'exploitation en 1982 (%) (3)	62,0

(1) Ne tient pas compte de l'agglomération du Centre-Mauricie (Shawinigan, Grand'Mère et autres).
(2) Recettes moyennes des 15 transporteurs ayant déclaré des recettes urbaines.
(3) Basé sur les données transmises par 17 transporteurs. De ces 17 transporteurs, seulement 5 réussissent à couvrir leurs frais d'exploitation du transport urbain.

4.2 L'OFFRE DE SERVICE

Toutes les agglomérations entre 20 000 et 50 000 habitants au Québec sont présentement desservies par un transporteur à l'exception de Terrebonne où le détenteur de permis de transport urbain n'a déclaré aucune recette en 1982. Toutefois, le service offert dans ces agglomérations apparaît de façon générale fort limité. En se référant aux revenus annuels tirés du transport urbain en 1982, seulement les transporteurs de trois agglomérations, soit St-Jérôme, Rimouski et Joliette, font l'objet de revenus de plus de 100 000 $ alors que les transporteurs de six agglomérations déclarent des revenus de moins de 13 000 $.

Treize agglomérations de moins de 20 000 habitants sont desservies par un transporteur. A l'exception du transporteur desservant l'agglomération de Matane, les transporteurs de ces agglomérations déclarent des revenus annuels inférieurs à 13 000$ en 1982.

Pour apprécier davantage la qualité de service offert au Québec, une comparaison est effectuée au tableau 3 pour quelques variables clés en ce qui concerne le niveau de service offert dans les agglomérations de 50 000 habitants et moins avec les autres provinces canadiennes.

Le tableau 5 montre donc un écart considérable du niveau de service offert entre le Québec et les autres provinces canadiennes. Bien que la population moyenne des agglomérations desservies au Canada soit supérieure de 44% à celle observée au Québec, soit 32 500 habitants versus 22 500, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus et

TABLEAU 5

Comparaison du niveau de service urbain offert dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants au Québec et dans les autres provinces canadiennes en 1981

	QUEBEC(1)	AILLEURS AU CANADA 2)
Population moyenne desservie ('000)	22,5	32,5
Véhicules-kilomètres moyens parcourus ('000)	52,8	570,4
Nombre moyen de passagers payants ('000)	81,8	801,5
Nombre moyen de véhicules urbains	3	13
Nombre de passagers par véhicule ('000)	24,3	61,7
Nombre de véhicules-kilomètres par habitant	2,3	17,6
Nombre de passagers par habitant	3,6	24,7

(1) Moyennes obtenues à partir des 22 rapports d'exploitation et d'opération transmis à la CTQ pour l'année 1981.

(2) Moyennes obtenues pour 23 agglomérations de moins de 50 000 habitants. Ces données proviennent de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU).

de passagers transportés y est d'environ 10 fois supérieur.

Ce meilleur niveau de service offert dans les autres provinces canadiennes par rapport au Québec s'explique sans doute en grande partie par l'attribution de subventions dans certaines provinces dont l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Cette comparaison avec les autres provinces montre, outre le retard considérable du Québec en matière de transport dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants, qu'il existe un véritable besoin de service de transport en commun urbain dans ces agglomérations et que la population utilise le service de transport offert lorsqu'il s'avère adéquat.

4.3 LES SOLUTIONS ENVISAGEES

Etant donné que le transport urbain dans les agglomérations de taille moyenne n'est pas rentable pour les transporteurs et que le niveau de service offert apparaît nettement insuffisant au Québec par rapport au service offert dans les autres provinces canadiennes, trois solutions ont été envisagées:

1) la création de nouveaux organismes publics de transport en commun;
2) l'inter-financement du transport urbain;
3) un programme d'aide gouvernementale.

4.3.1 La création de nouveaux organismes publics de transport en commun

Cette solution consiste à créer des organismes publics de transport en commun similaires à ceux existants présentement dans les principales agglomérations du Québec et de les subventionner via la politique d'aide gouvernementale au transport en commun.

En fait, elle impliquerait la formation de corporations de transport en commun dans les agglomérations de taille moyenne en vertu de la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport.

Bien que cette solution pourrait améliorer la situation du transport en commun dans les agglomérations de taille moyenne, elle présente des inconvénients importants. Tout d'abord, elle implique des dépenses élevées d'acquisition par la corporation du réseau de transport privé desservant l'agglomération. Egalement, elle signifie la disparition des transporteurs privés dans ces agglomérations. Enfin, la structure de la corporation de transport apparaît disproportionnée par rapport aux besoins de ces agglomérations. D'ailleurs, une étude récente portant sur l'opportunité de la formation d'une corporation de transport dans la région du Centre-Mauricie, abondait dans ce sens.

4.3.2 L'inter-financement du transport urbain

Cette solution suppose que le transporteur privé pourrait assurer un service de transport urbain

non rentable grâce aux profits qu'il pourrait réaliser dans d'autres types de services de transport de personnes, dont notamment le transport des écoliers.

L'inter-financement n'apparaît pas toutefois suffisant pour assurer la viabilité et l'amélioration du transport urbain. Les faits montrent que le transport urbain apparaît peu polyvalent par rapport aux autres types de service en raison du type de véhicule ainsi que des contraintes d'horaire. L'inter-financement possible se limite donc au transport des écoliers à l'heure du dîner, ce qui s'avère une source de revenu nettement insuffisante pour aider l'industrie du transport urbain. Même si l'inter-financement est possible, il impliquerait un coût supplémentaire au niveau du transport des écoliers et ne pourrait bien s'appliquer qu'à des cas marginaux.

4.3.3 Un programme d'aide gouvernementale

Cette solution consiste en un programme d'aide financière du gouvernement dont pourraient se prévaloir les municipalités qui désirent s'impliquer financièrement à l'amélioration des services de transport en commun urbain.

Une aide financière du gouvernement apparaît nécessaire si l'on veut inciter les municipalités à se doter de services de transport en commun adéquats. Egalement, elle serait justifiée en

terme d'équité par le fait qu'il existe déjà une politique d'aide pour les principales agglomérations du Québec.

Cette solution suppose également une implication financière des municipalités. Leur implication serait une condition nécessaire afin de s'assurer que les services offerts correspondent véritablement aux besoins de la population des municipalités concernées. Cette contribution serait d'ailleurs le pendant de la quote-part des municipalités déjà desservies par un organisme public de transport en commun.

Toutefois, compte tenu que le transport urbain constitue une responsabilité locale, c'est aux municipalités qu'appartient la décision d'organiser ou non un service de transport en commun.

Cette solution assurerait le maintien et la rentabilité de l'entreprise privée dans le transport en commun, une amélioration des services de transport lesquels correspondraient davantage aux besoins de la population et, enfin, une certaine équité par rapport aux principales agglomérations bénéficiant déjà d'une aide financière du gouvernement du Québec.

Enfin, signalons que la province de l'Ontario a déjà adopté ce type de solution pour les petites et moyennes agglomérations, ce qui a amené de

bons résultats en terme de qualité de service offert. Par exemple, en comparant les agglomérations ayant une population entre 20 000 et 50 000 habitants et dotées d'un service de transport en commun, l'Ontario présente en 1981 des rapports véhicules-km per capita et passagers per capita sept fois plus importants qu'au Québec.

4.4 L'APPLICATION D'UNE POLITIQUE D'AIDE AU QUEBEC

Un consensus a été établi par les membres du Groupe de travail sur le principe de se doter d'une politique d'aide au transport en commun, laquelle impliquerait la participation des gouvernements provincial et municipaux Egalement, on convient que les municipalités devraient être sensibilisées aux problèmes du transport en commun de façon à ce qu'elles s'impliquent non seulement financièrement, mais encore en terme de planification urbaine (c'est-à-dire, politique de stationnement et aménagement des rues) et de promotion.

L'application d'une politique d'aide au Québec soulève toutefois plusieurs questions qui devront faire l'objet d'un examen approfondi par les membres du Groupe de travail: Compte tenu que l'on favorise le maintien de l'entreprise privée dans le transport en commun, de quelle façon seront gérés et contrôlés les services subventionnés ? Comment sera choisi le transporteur par la municipalité ? Quel sera le rôle de la CTQ vis-à-vis les transporteurs liés par contrat de service à des municipalités ? Quelle est la pertinence de maintenir le permis de transport en commun suite à l'attribution de subventions gouvernementales?

5. LE TRANSPORT INTERURBAIN

Par rapport au transport urbain, l'examen du transport interurbain est moins avancé en raison principalement de la complexité de ce secteur et du manque de données pertinentes. Toutefois, un travail relativement important a déjà été réalisé en vue de dresser un état de la situation et de dégager quelques éléments de la problématique.

Cette partie du rapport comprend un bref résumé des conclusions qui se dégagent de l'examen de l'évolution de l'industrie du transport interurbain, des caractéristiques de la demande et de l'offre et, enfin, de la situation financière de l'industrie.

5.1 EVOLUTION DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

L'industrie du transport interurbain par autocar date des années vingt en raison de l'amélioration du réseau routier.

Au cours des années trente, la crise économique a entraîné, suite à une escalade de la concurrence, la mise en place d'une réglementation relativement restrictive afin d'assurer une plus grande stabilité de l'industrie et un service plus fiable.

Après la dernière guerre où l'autocar connut son âge d'or, l'industrie du transport par autocar a accusé un long déclin suite principalement à l'augmentation rapide du nombre d'automobiles. Depuis les années 60, la demande de transport interurbain par autocar a fluctué pour finalement décliner à nouveau au cours des

TABLEAU 6

QUELQUES CARACTERISTIQUES FINANCIERES DES TRANSPORTEURS INTERURBAINS DOMICILIES AU QUEBEC 1982

CARACTERISTIQUES	Sans Voyageur	Avec Voyageur
Nombre de transporteurs		
- détenteurs de permis	81	82
- détenteurs de permis en opération	74	75
Revenus interurbains (1)		
- transport des passagers ('000 000$)	7,8	47,8
- Messagerie ('000 000$)	1,1	7,2
- Total ('000 000$)	8,9	55,0
Revenus des voyages à charte-partie (1) ('000 000$)	13,8	16,3
Rapport revenus/dépenses d'exploitation des services interurbains (%) (2)	95	99
Rapport revenus/dépenses d'exploitation des itinéraires interurbains		
- avec un revenu/passager inférieur à 2,00$ (%)(3)	80	80
- avec un revenu/passager supérieur à 2,00$ (%)(4)	96	99

(1) Les statistiques sur les revenus proviennent des 66 transporteurs ayant transmis l'information demandée. Les 9 transporteurs n'ayant pas répondu sont tous de petites entreprises.

(2) Ces pourcentages ont été obtenus pour les itinéraires dont les données nécessaires, afin de déterminer la rentabilité, étaient disponibles, soit 59 (sans Voyageur) et 84 (avec Voyageur).

(3) Ce pourcentage a été obtenu pour 16 itinéraires dont les données nécessaires, afin de déterminer la rentabilité, étaient disponibles.

(4) Ce pourcentage a été obtenu pour 43 itinéraires dont les données nécessaires, afin de déterminer la rentabilité, étaient disponibles.

dernières années. Une étude récente du Conseil des sciences du Canada corrobore cette tendance à la baisse de la demande et prévoit, si cette tendance continue, que les recettes des transporteurs s'amenuiseront jusqu'au point où ils ne pourront assurer la desserte des itinéraires déficitaires sans une aide extérieure (1). Toutefois, Transport Canada prévoit que d'ici 1990, la demande pour l'autocar devrait croître plus lentement que celle pour le train ou l'avion, mais légèrement plus rapidement que celle pour l'automobile (2).

5.2 CARACTERISTIQUES DE LA DEMANDE DE TRANSPORT INTERURBAIN AU QUEBEC

Les caractéristiques de la demande de transport interurbain au Québec ont été établies à partir de l'examen d'études canadiennes.

5.2.1 Généralités

Les caractéristiques de la demande de transport interurbain au Québec sont légèrement différentes de celles du Canada.

Aussi, les dépenses de transport au Québec en terme de pourcentage du budget familial sont d'environ 10 pour cent inférieurs à la moyenne canadienne.

---

(1) CONSEIL DES SCIENCES DU CANADA. Les transports et notre avenir énergétique. Voyages interurbains au Canada. Rapport no. 34, Ministère des Approvisionnements et Services Canada, septembre 1982, p. 89.

(2) TRANSPORTS CANADA. Perspectives de planification allant au milieu des années 1980 de Transports Canada. Rapport TP 3225, septembre 1981, p. 13 à 15.

Par personne, ce pourcentage atteint 17 pour cent. C'est surtout au niveau des dépenses relatives à l'automobile que cette différence est la plus forte. Pour les autres modes de transport, la comparaison s'équivaut.

Sur la base de ces pourcentages, les études ont démontré un besoin de déplacement généralement moindre au Québec qu'au Canada. Des facteurs sociologiques et linguistiques expliqueraient cette situation. Conséquemment, le Québec compte l'un des plus faibles pourcentages de voyages interurbains.

Un pourcentage plus important de Québécois ne font pas de voyages comparativement aux autres provinces. Si on tient compte du mode de transport, on constate que l'autocar vient au second rang d'importance comme moyen de déplacement au Québec alors qu'il est au troisième rang au Canada. Par rapport aux raisons de déplacement, on voyage moins au Québec par affaires qu'en moyenne au Canada.

Ces particularismes de la demande de transport interurbain au Québec font que l'autocar est avantagé par rapport aux autres modes de transport en commun, et ce en raison de son coût peu élevé et de sa disponibilité.

5.2.2 La demande pour l'autocar

Outre l'automobile, l'autocar domine parmi les modes de déplacement au Québec. Le type de clientèle y fait pour beaucoup. Les études ont permis de tracer un portrait-robot de l'utilisa-

teur de l'autocar selon certaines caractéristiques. L'usager type se définit majoritairement comme étant de sexe féminin, jeune ou âgé, et son revenu est faible. Il a un statut d'étudiant, de ménagère ou de col bleu. De plus, il se déplace principalement lors d'activités sociales et récréatives; il voyage seul ou accompagné d'une autre personne.

Ce type bien particulier de clientèle influence l'élasticité de la demande de transport interurbain par autocar. Les données recueillies indiquent que celle-ci est très sensible au prix, peu sensible à la durée du déplacement et à la fréquence des liaisons (1). Par rapport aux autres modes, on note une certaine affinité entre les utilisateurs du train et ceux de l'autocar.

Le taux moyen d'occupation des autocars n'est pas très élevé. Il se situe autour de 50 pour cent. Les revenus tirés du transport des colis sont très importants pour cette industrie. Ce type de service peut représenter à lui seul l'équivalent de 12% des revenus interurbains.

La demande de transport des autres modes indique que l'automobile est toujours au premier rang tant en termes de passagers interurbains que de kilomètres-passagers interurbains, peu importe la raison du voyage. La demande en transport aérien est principalement motivée pour des raisons d'affaires alors que celle en autocar se justifie surtout par des raisons d'ordre personnel.

(1) Ces données concernent uniquement la demande de transport entre des grandes agglomérations. La demande de transport interurbain par autocar dans les petites localités serait moins sensible, le choix d'un mode de transport alternatif (train en particulier) n'existant pas en général.

Outre l'automobile, le train constitue le principal concurrent de l'autocar bien que de façon très limitée compte tenu de sa moins grande flexibilité. Le problème auquel doit faire face l'industrie du transport interurbain par autocar est de taille puisque cette concurrence est concentrée sur ses principaux couloirs (les plus, rentables) particulièrement au Québec.

5.3 L'OFFRE DE TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR

L'offre de transport interurbain par autocar au Québec a été examinée sous quelques aspects dont le nombre de transporteurs, d'itinéraires et de municipalités desservies ainsi que la fréquence de service.

5.3.1 Nombre de transporteurs et d'itinéraires

En 1982, il y avait 82 détenteurs de permis de transport en commun interurbain. De ce nombre, on en comptait 75 en opération.

Ces 75 transporteurs en opération desservaient 141 itinéraires (1) au Québec dont 25 sont assurés par Voyageur Inc. A l'opposé, on compte 53 transporteurs exploitant un seul itinéraire.

---

(1) Par itinéraire, on entend l'origine et la destination finale du transporteur selon les dispositions de son permis.

Les sept transporteurs qui n'étaient plus en opération au moment de l'enquête sont détenteurs de permis pour neuf itinéraires.

5.3.2 Municipalités desservies

Il y a environ 1100 municipalités assurées d'un service d'autocar au Québec, soit 67% de toutes les municipalités. Une bonne partie de ces municipalités (79%) n'auraient que l'autocar comme moyen de transport en commun, ce qui représente près de 54% de l'ensemble des municipalités du Québec.

Toutes les municipalités du Québec comptant 5 000 habitants et plus sont desservies par un service de transport interurbain alors que de nombreuses petites municipalités n'ont pas de desserte. Ces dernières se situent principalement en Abitibi, au Bas St-Laurent-Gaspésie (à l'intérieur des terres) et à l'intérieur du triangle formé par les agglomérations de Hull, St-Jérôme et Maniwaki.

5.3.3 Fréquence

La fréquence est un indicateur important de la qualité de l'offre de service fourni par l'industrie du transport interurbain par autocar. Elle varie en fonction de l'importance des agglomérations. Des agglomérations comme Montréal, Québec et Sherbrooke sont desservies plusieurs fois par

jour alors que d'autres ne le sont qu'une ou deux fois par semaine.

En 1981, 50 % des itinéraires au Québec étaient desservis au moins une fois par jour. Si on exclut Voyageur, ce pourcentage ne représente que 39%.

On estime que 82% des itinéraires au Québec sont desservis au moins cinq fois par semaine. Par contre, 17% des itinéraires sont desservis trois fois et moins par semaine dont 8% deux fois par semaine (samedi et dimanche) et 6% une fois seulement par semaine.

L'examen des fréquences de service soulève diverses questions qui n'ont pas encore été l'objet d'un examen approfondi par le groupe de travail. Quelle est la fréquence minimale souhaitable de service devant être assurée pour les municipalités ayant uniquement l'autocar comme moyen de transport en commun interurbain? Les fréquences de service correspondent-elles aux besoins véritables des usagers ou aux exigences de la réglementation qui prescrivent au transporteur d'offrir un minimum de service s'il veut conserver son permis pour exploiter d'autres services plus lucratifs, dont les voyages à charte-partie?

5.4 LA SITUATION FINANCIERE DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOCAR AU QUEBEC

La situation financière de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec a été examinée à ce jour de façon fort sommaire. Elle se limite principalement à un aperçu de l'importance des revenus et du rapport revenus/dépenses d'opération selon le type d'activités, la taille des entreprises de transport et la longueur des itinéraires, et ce pour l'année 1982. Egalement, l'évolution financière de l'industrie est brièvement examinée.

Une analyse plus détaillée et beaucoup plus exhaustive de la situation financière sera présentée dans un prochain document.

Le tableau 6 présente quelques données d'exploitation de 66 transporteurs en opération. Les données ne sont toutefois pas disponibles pour neuf transporteurs lesquels se caractérisent par un faible chiffre d'affaires.

5.4.1 Transport interurbain des personnes et des colis

Les revenus tirés du transport interurbain des personnes et des colis sont estimés à 55,0 M$ en 1982. De ces revenus, Voyageur Inc. en réalisait à lui seul 84% ce qui illustre la très forte concentration de cette industrie.

Quant aux autres transporteurs, leurs revenus interurbains étaient estimés à 8,9 M$ en 1982. Sur ces 65 transporteurs, 44 déclaraient des recettes annuelles inférieures à 100 000 $ et quatre inscrivaient des recettes supérieures à 500 000 $.

En raison de l'indisponibilité des données relatives aux dépenses d'opération pour un certain nombre de transporteurs, le rapport revenus/dépenses d'opération n'a été établi que pour 44 transporteurs. Ce rapport s'élève en 1982 à 99%, ce qui implique que les revenus interurbains d'opération couvrent à peu près les dépenses qui y sont associées. Toutefois, en excluant Voyageur, le rapport diminue à 95%.

Il importe de souligner qu'en 1982, la conjoncture économique a entraîné une diminution de la demande et une augmentation des coûts d'exploitation résultant, entre autres, des hausses des taux d'intérêt et du coût du carburant.

Les itinéraires ont également été examinés selon qu'il s'agit de courte ou de longue distance. Ainsi, un rapport revenu/passager inférieur à 2,00 $ en 1982 a été utilisé pour déterminer un itinéraire de courte distance alors qu'un rapport supérieur à 2,00 $ représente un itinéraire de longue distance.

On dénombrait 16 itinéraires (mis à part Voyageur) caractérisés par un rapport revenu/passager inférieur à 2,00 $ et dont les données permettant de déterminer la rentabilité étaient disponibles. Ces itinéraires font l'objet d'un rapport revenus/dépenses de 80%. Ce rapport s'avère nettement inférieur au pourcentage observé pour l'ensemble des transporteurs, à l'exception de Voyageur, soit 95%. Cette faible

rentabilité s'explique sans doute en partie par le fait que ce type d'itinéraire se compare davantage à un service de transport suburbain. Sur les 16 itinéraires considérés, seulement 7 s'avéraient rentables.

On relevait 43 itinéraires (mis à part Voyageur) caractérisés par un rapport revenu/passager supérieur à 2,00 $ et dont les données permettant de déterminer la rentabilité étaient disponibles. Ces itinéraires enregistraient un rapport revenus/dépenses de 96%, lequel pourcentage est nettement supérieur à celui observé pour les itinéraires générant moins de 2,00 $ par passager. Sur les 43 itinéraires analysés, seulement 13 s'avéraient rentables.

Les services de messagerie représentent pour la grande majorité des transporteurs une source relativement importante de revenus qui souvent permettent de pallier au faible nombre de passagers transportés sur certains itinéraires. En effet, ils généraient en 1982 des recettes de 7,2 M$ pour l'ensemble des transporteurs, soit 13% des revenus du service interurbain. En excluant Voyageur, les recettes de messagerie se chiffraient à 1,1 M$, soit 12% des revenus du service interurbain.

5.4.2 Voyages à charte-partie

Les voyages à charte-partie représentent une activité majeure pour les transporteurs interurbains. Ils impliquent en 1982 des revenus s'éle-

vant à 16,3 M$ pour l'ensemble des transporteurs interurbains, ce qui équivaut à environ 30% des recettes interurbaines. En excluant Voyageur dont les recettes de charte-partie représentent à peine 5% de ses recettes interurbaines, les revenus des 58 transporteurs interurbains (1) effectuant des voyages à charte-partie et dont les données sont disponibles, s'élèvent à 13,8 M$ alors que les recettes interurbaines de l'ensemble des transporteurs ne représentaient que 8,9 M$.

Sur les 58 transporteurs, 44 déclarent des recettes de charte-partie supérieures à leurs recettes interurbaines. D'ailleurs, leurs revenus de charte-partie représentent près de quatre fois ceux du transport interurbain.

---

(1) Parmi les 66 transporteurs interurbains dont les données sont disponibles, 8 déclarent ne pas effectuer de voyage à charte-partie.

5.4.3 Evolution de la situation financière

Le tableau 7 présente diverses données sur les opérations de 19 détenteurs de permis de transport en commun effectuant une desserte interurbaine et ayant transmis à chaque année leur rapport d'exploitation à la CTQ entre 1978 et 1982. Il donne des résultats pour l'ensemble des transporteurs avec ou sans Voyageur Inc. Cette distinction est apportée en raison de l'importance de cette entreprise qui représente plus de 65% des revenus totaux de l'ensemble des transporteurs considérés.

Deux mises en garde s'imposent par rapport à ces données. D'une part, il est important de noter qu'il s'agit des résultats financiers pour l'ensemble des opérations effectuées par ces transporteurs. D'autre part, considérant le faible nombre d'entreprises pour lesquelles les données sont disponibles, pour l'ensemble de la période étudiée, les résultats sont présentés uniquement afin d'indiquer l'évolution survenue au cours de ces 5 années. Toute comparaison avec les données présentées dans d'autres tableaux devient donc hasardeuse.

i) L'achalandage et l'offre de service interurbain

L'achalandage et l'offre de service interurbain de cet ensemble de transporteurs (sans Voyageur) ont diminué de façon sensible entre 1978 et 1982. En effet, le nombre de véhicules interurbains est passé de 70 en 1978 à 54 en 1982, soit une dimi-

TABLEAU 1

QUELQUES CARACTERISTIQUES DES DETENTEURS DE PERMIS DE TRANSPORT EN COMMUN EFFECTUANT UNE DESSERTE INTERURBAINE ET AYANT TRANSMIS A CHAQUE ANNEE LEUR RAPPORT D'OPERATION ET D'EXPLOITATION DE 1978 A 1982

ANNEES / CARACTERISTIQUES	1978		1979 (1)		1980		1981 (1)		1982 (3)	
	Sans Voy.	Avec Voy.	Sans Voy.	Avec Voy.	Sans Voy.	Avec Voy.	Sans Voy.	Avec Voy.	Sans Voy.	Avec Voy.
Nombre total de transporteurs	18	19	18	19	18	19	18	19	18	19
Nombre de véhicules interurbains	70	271	67	262	67	263	57	265	54	253
Nombre de passagers interurbains ('000)	1135,6	5142.6	1049,0	3855,0	860,4	4500,4	751,6	3442,6	716,5	4019,0
Nombre de véhicules-kilo. interurbains ('000)	5196,9	35603,8	5114,2	28435,1	4960,0	34402,8	4344,4	27080,0	4252,5	32466,6
Revenus interurbains ('000$)	2882,3	30469,3	3017,1	24252,0	2862,9	34398,8	2877,4	28944,4	3432,6	49597,0
- en % des revenus totaux	21,8	60,5	20,2	54,6	18,2	58,9	15,3	54,2	16,0	70,7
Revenus de charte-partie ('000$)	2935,6	5425,6	3451,1	5888,6	4192,7	7160,7	5183,1	6701,1	6287,5	8775,7
- en % des revenus totaux	22,2	10,8	23,1	13,3	26,6	12,3	27,6	12,5	29.3	12,5
Revenus totaux ('000$)	13248,4	50330,9	14945,5	44379,5	15755,0	58366,0	18782,1	53401,7	21477,9	70130,5
Dépenses totales ('000$)	13032,9	48449,9	14677,4	48570,4	14960,7	58491,7	18001,6	57211,6	21125,1	70231,6
Coefficient d'exploitation (%)	95,4	91,2	94,8	103,5	90,9	95,9	91,3	104,2	92,5	98,3
Profit après impôt/Avoir des actionnaires (%) (2)	11,1	8,8	12,3	(9,7)	13,9	(0,4)	12,0	(6,6)	7,1	4,5
Taux de rendement moyen des obligations du Canada de 1 à 3 ans (%)	9,0	9,0	10,8	10,8	12,4	12,4	16,0	16,0	13,8	13,8

(1) Voyageur Inc. a connu une grève en 1979 et 1981.
(2) Si l'on tient compte des revenus de placements de Voyageur Inc. non reliés aux activités de transport, on obtient les ratios suivants: 40,4% en 1978, 44,8% en 1979, 6,9% en 1980, (6,6%) en 1981 et 4,5% en 1982.
(3) Quelques données pour certains transporteurs ont été estimées à partir des données de 1981.

/57

nution de 23%, alors que le nombre de véhicules-kilomètres a diminué de 18%. Le nombre de passagers a été l'objet d'une chute encore plus importante. En effet, il est passé de 1,1 million de passagers en 1978 à 716 500 en 1982, soit une baisse de 37%.

Toutefois, les revenus interurbains se sont accrus de 19% au cours de la même période en raison des hausses de tarifs répétées et rendues nécessaires pour faire face aux hausses des coûts d'exploitation. La part relative aux activités de transport interurbain de ces 18 transporteurs s'est cependant considérablement rétrécie, passant de 22% des revenus totaux en 1978 à 16% en 1982, la croissance des revenus ayant été supérieure pour d'autres activités de transport. A cet effet, on remarque la croissance soutenue de la part des revenus provenant de la charte partie, lequels représentaient 29% de l'ensemble des revenus de ces transporteurs en 1982 contre seulement 22% en 1978. Cette augmentation rejoint à peu près la diminution constatée dans l'interurbain.

En incluant Voyageur, le nombre de véhicules décroît de façon moins accentuée entre 1978 et 1982, la baisse s'étant produite de façon plus prononcée en 1982. On observe une diminution de 9% du nombre de véhicules-kilomètres au cours de la période, diminution nettement moindre que celle observée lorsque l'on ne tient pas compte de

Voyageur (18%). Quant au nombre de passagers, la diminution observée est également moindre, se situant quand même à 22% alors qu'elle est de 37% sans Voyageur. On peut donc supposer que les corridors majeurs, desservis par Voyageur, ont été moins affectés par la diminution de clientèle que les parcours ayant un achalandage moindre.

Malgré cette diminution de clientèle et de kilométrage, les revenus découlant des opérations de transport interurbain se sont accrus de 63%. On constate donc que les revenus interurbains de Voyageur se sont fortement accrus pendant ces 5 années, la hausse constatée pour les 18 autres transporteurs n'étant que de 19%. Conséquemment, comme Voyageur tire la quasi-totalité de ses revenus du transport interurbain, la part relative des activités de transport interurbain de ces 19 transporteurs est passée de 61% en 1978 à 71% en 1982. Cette tendance est contraire à celle observée sans Voyageur. La faiblesse constatée au niveau de l'importance des revenus de charte-partie confirme le peu d'incitation de Voyageur face à ce marché pour lequel les transporteurs de moindre envergure bénéficient sans doute d'un avantage au niveau de coûts.

ii) Rendement financier

Pour estimer le rendement financier de l'industrie, deux indicateurs ont été utilisés: le coef-

ficient d'exploitation (1) et le rapport entre les profits après impôt et l'avoir des actionnaires (2).

Lorsqu'on exclu les résultats de Voyageur, le coefficient d'exploitation a varié entre 91% et 95% au cours de la période 1978-1982. Il semble donc que la conjoncture difficile qui a caractérisé le transport interurbain n'a pas affecté la rentabilité globale de ces entreprises en fonction de ce critère d'évaluation financière. La situation est toutefois différente en ce qui concerne le rapport entre les profits après impôt et l'avoir des actionnaires. Ce rapport était légèrement supérieur au taux de rendement des obligations canadiennes de 1978 à 1980; par contre, il lui a été inférieur en 1981 et, plus particulièrement en 1982.

---

(1) Le coefficient d'exploitation indique le rapport entre les dépenses d'exploitation moins les frais d'intérêt et les recettes d'exploitation. Si l'indice est au-dessus de 100%, l'industrie accuse un rendement financier déficitaire alors que s'il est moins de 100%, l'industrie présente un rendement financier positif.

(2) Si le rapport entre les profits après impôt et l'avoir des actionnaires est inférieur aux taux d'intérêt en vigueur, ceci signifie que les actionnaires reçoivent moins que ce qu'ils retireraient d'obligations.

Lorsqu'on tient compte de Voyageur, le coefficient d'exploitation a été supérieur à 100% au cours des deux années ayant fait l'objet d'une grève chez Voyageur, ce qui témoigne d'un mauvais rendement financier. Il est toutefois passé de 91% en 1978 à 98% en 1982, ce qui traduit une tendance à la baisse du taux de rendement financier. La concentration des activités de Voyageur dans le transport interurbain n'est sans doute pas étrangère à cette tendance.

Quant au rapport entre les profits après impôt et l'avoir des actionnaires, il est positif uniquement au cours de 1978 et 1982. Ainsi, il indique que les opérations de transport de Voyageur ont été déficitaires de 1979 à 1981. Encore, faut-il souligner que la rentabilité dénotée en 1982, provient en bonne partie de disposition d'actifs.

CONFIDENTIEL

6. PERSPECTIVES DE TRAVAIL

Un travail considérable a été, à ce jour, réalisé par le Groupe de travail. En se référant au plan de travail présenté à l'annexe 3, on constate que l'état de la situation est presque complété, la problématique et les orientations dans le domaine du transport urbain (incluant le transport suburbain) sont relativement bien circonscrites, et plusieurs éléments de la problématique du transport interurbain ont été identifiés.

Il reste, toutefois, un nombre relativement important de travaux à compléter, ou à réaliser, qui feront l'objet de discussions au cours des prochaines réunions du Groupe de travail. Mentionnons, entre autres, les travaux suivants:

- compléter la description et l'analyse des caractéristiques de l'offre de transport interurbain par autocar au Québec;
- compléter l'analyse des coûts, des revenus et du rendement financier de l'industrie du transport interurbain par autocar au Québec;
- évaluer les impacts à court et à long terme de la réglementation sur le transport interurbain;
- examiner la concurrence entre l'autocar et le train, ainsi que leur complémentarité;
- présenter les grandes orientations possibles en matière de transport interurbain par autocar au Québec;
- identifier les modalités d'application d'une éventuelle politique d'aide au transport en commun urbain dans les agglomérations de taille moyenne;
- proposer des modifications à la réglementation existante;

- proposer un ensemble de recommandations au ministre des Transports;
- rédiger le rapport final du groupe de travail.

Un calendrier des principaux travaux du Groupe de travail est présenté au tableau 8.

TABLEAU /

TABLEAU 8

CALENDRIER DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

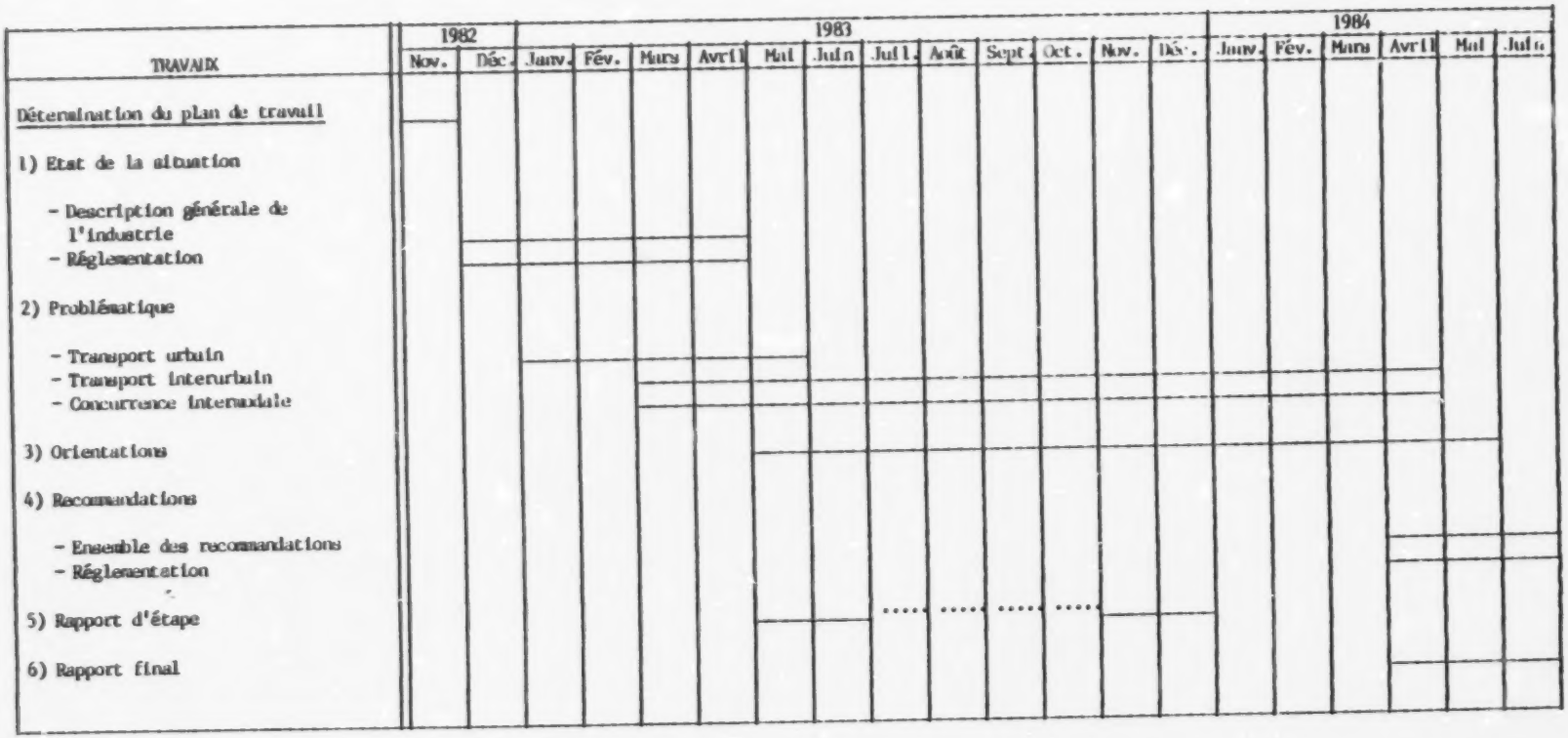


TABLEAU /

ANNEXE 1

LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS AU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUÉBEC

Réunion du 7 décembre 1982

1.1 Direction du transport terrestre des personnes. Mandat, composition, état de la situation, problématique, plan de travail et échéancier, octobre 1982, 11 pages.

Réunion du 25 janvier 1983

2.1 Direction du transport terrestre des personnes. La réglementation du transport interurbain par autobus au Canada, 19 janvier 1983, 3 pages et 1 tableau synthèse.

2.2 ----Liste alphabétique des détenteurs de permis de transport en commun interurbain, 1er octobre 1982, 9 pages.

2.3 ----Estimations du chiffre d'affaires par catégorie de service offert au Québec en 1980 selon le fichier de Statistiques Canada, 19 janvier 1983, 1 page.

2.4 ----Transport interurbain par autobus au Québec, 19 janvier 1983, 5 pages et 2 tableaux.

2.5 ----Le transport urbain, 19 janvier 1983, 4 pages, 3 tableaux et 2 annexes.

2.6 ----Le transport urbain - Statistiques d'exploitation selon le nombre de passagers transportés en 1981. Sans date, 3 pages et 2 tableaux.

2.7 ----Le transport interurbain - Statistiques d'exploitation selon le nombre de passagers transportés en 1981. Sans date, 4 pages et 2 tableaux.

2.8 ---- Tableau 3 - Statistiques d'exploitation sur le transport urbain au Québec. Organismes publics et transporteurs privés. Sans date, 1 page.

Réunion du 25 janvier 1983 (suite)

2.9 ----Liste des documents transmis au ministère des Transports par les membres du Groupe d'étude sur le transport privé par autobus au Québec. Sans date, 1 page.

2.10 ----Mandat, composition état de la situation, problématique, plan de travail et échéancier. Document corrigé suite à la réunion du 7 décembre 1982, janvier 1983.

2.11 ----La réglementation du transport urbain par autobus au Canada. Sans date, 2 pagees et 1 tableau.

2.12 Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Procès-verbal de la réunion du 7 décembre 1982, 6 pages.

Réunion du 15 mars 1983

3.1 Direction du transport terrestre des personnes. Aperçu de la Loi amendant la réglementation du transport par autobus aux Etats-Unis, 1982, 4 mars 1983, 15 pages et 1 tableau.

3.2 ----Description sommaire de la réglementation québécoise en matière de transport par autobus, 4 mars 1983, 12 pages et 3 annexes.

3.3 ----Le transport urbain, 4 mars 1983, 7 pages, 2 tableaux et 2 annexes.

3.4 ----Le transport suburbain, 4 mars 1983, 3 pages et 1 annexe.

3.5 ----Les autocars interurbains, 4 mars 1983, 3 pages et 2 annexes.

3.6 ----Corrections apportées à deux tableaux remis lors de la réunion du 25 janvier 1983 - Tableau 2 dans Transport interurbain par autobus au Québec et Tableau 3 dans Transport urbain par autobus au Québec. 2 pages.

3.7 Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Procès-verbal de la réunion du 25 janvier 1983, 6 pages.

/ MARTIAL

Réunion du 19 avril 1983

4.1 Direction du transport terrestre des personnes. Eléments de problématique dans le domaine de la réglementation du transport par autobus au Québec, 11 avril 1983, 18 pages.

4.2 ----Le transport urbain: La problématique, 11 avril 1983, 8 pages et 1 tableau.

4.3 ----Le transport interurbain: Le service offert, 12 avril 1983, 7 pages et 1 tableau.

4.4 Service des études. Impact de la réglementation sur le transport interurbain par autocar au Québec, 30 mars 1983, pagination variée.

4.5 Direction du transport terrestre des personnes. Résumé de l'étude de James P. Cluchey et Barry B. Myers: Analysis of Results of Intercity Bus Passenger Surveys on Montreal - Ottawa, Montreal - Toronto and Montreal - Quebec Routes, mars 1983, 5 pages.

4.6 ----Résumé de l'étude de ACP Marketing: Price Awareness Study Voyageur Ticket Purchases, Mars 1983, 2 pages.

4.7 ----Résumé de l'étude de McConnel Advertising: Evaluation of Five Travel plans, Mars 1983, 6 pages.

4.8 ----Résumé du rapport du Conseil des Sciences: Les transports et notre avenir énergétique (Voyages interurbains au Canada - Chap. 1), Mars 1983, 4 pages et 4 tableaux annexés.

4.9 ----Résumé du profil socio-économique des clients de Voyageur au Québec. Sans date, 2 pages.

4.10 Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Procès-verbal de la réunion du 15 mars 1983, 10 pages.

Réunion du 9 novembre 1983

5.1 Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Rapport d'étape. Présenté au Ministre des Transports du Québec, Monsieur Michel Clair, novembre 1983, 75 pages.

5.2 Direction du transport terrestre des personnes. Projet de réglementation sur le transport en commun par autobus, 14 juin 1983, 3 pages et annexe.

5.3 APAQ. Correctifs à apporter au rapport d'étape sur le Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec, 9 novembre 1983, 2 pages.

5.4 APAQ. Position de l'APAQ concernant l'organisation du transport urbain, 9 novembre 1983, 2 pages.

5.5 APAQ. L'industrie québécoise du transport interurbain par autobus: les options pour sa revitalisation, rapport soumis à Michel Clair, Ministre des Transports, mai 1983, 86 pages.

5.6 APAQ. Commentaires en marge de la réglementation actuelle concernant le transport des personnes par autobus effectué en vertu d'un permis émis par la CTQ, 11 octobre 1983, 4 pages.

5.7 APAQ. Règles de pratique et de régie interne de la CTQ, 11 octobre 1983, 2 pages.

5.8 Groupe de travail sur l'industrie du transport par autobus au Québec. Procès-verbal de la réunion du 19 avril 1983, 6 pages.

ANNEXE 2

CONFIDENTIEL

QUESTIONNAIRE TRANSMIS AUX MEMBRES DE L'A.P.A.Q.

DANS LE CADRE DES TRAVAUX DU GROUPE DE TRAVAIL

SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUEBEC

Décembre 1982
Ministère des Transport

1. Répartition des recettes et dépenses annuelles par catégorie de service offert pour l'année financière se terminant en 1982:

Catégorie de service	Recettes ($)	Dépenses[1] ($)
Transport urbain		
Transport suburbain[2]		
Transport interurbain		
Voyages à charte-partie ou spéciaux (incluant la location de véhicules à un autre transporteur)		
Transport scolaire à contrat		
Transport scolaire avec permis		
Messageries		
Autres activités de transport (spécifiez)		
TOTAL:		

(1) Spécifiez la base de calcul utilisée (coût moyen horaire, coût moyen au kilomètre, coût réel, etc...): _____

(2) On définit le transport suburbain comme suit: Transport reliant les banlieues à l'agglomération principale; les banlieues font partie de la même entité socio-économique et, notamment, du même marché de l'emploi que le centre de l'agglomération principale.

2. Transport interurbain: données annuelles par itinéraire pour l'année financière se terminant en 1982:

Itinéraire (Service entre 2 points terminus)	Longueur du service (km)	Nombre de km annuels parcourus (km)	Taux d'occupation moyen (nbr de passagers par voyage)	Recettes			Dépenses (1) ($)
				Passagers ($)	Colis ($)	Total ($)	
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							
14.							
15.							

(1) Spécifiez la base de calcul utilisée (coût moyen horaire, coût moyen au kilomètre, coût réel, etc...):_____

_____

Veuillez retrouner le questionnaire rempli d'ici la fin janvier 1983 en utilisant l'enveloppe affranchie jointe à la présente.

Pour toute information supplémentaire sur ce questionnaire, vous pouvez contacter:

Monsieur Michel Lafleur
Ministère des Transports
Téléphone: (418) 643-7465

Nom de la personne qui a complété le questionnaire	Fonction
Date	No. téléphone

ANNEXE 3

PLAN DE TRAVAIL DU GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT PAR AUTOBUS AU QUEBEC

1. ETAT DE LA SITUATION

a) Description générale de l'industrie du transport par autobus

- Inventaire des opérations des entreprises privées d'autobus au Québec par secteur d'activité.
  - . urbain
  - . suburbain
  - . interurbain
  - . scolaire
  - . charte-partie
  - . autres
- Caractéristiques de la demande de transport par autobus.
- Achalandage et niveau de service offert.
- Compilation d'informations financières sur les opérations des entreprises.
- Compilation de statistiques particulières (ferroviaire.....)

b) Réglementation - mode de financement

- Tableau de la réglementation actuelle en matière de transport par autobus au Québec.
- Inventaire de la réglementation en matière de transport par autobus ailleurs au Canada.
- Inventaire de la réglementation en matière de transport par autobus aux U.S.A.
- Inventaire des modes de financement (Québec-Canada-U.S.A.)

2. PROBLEMATIQUE

a) Le transport urbain dans les villes de petite et moyenne importance

. Exploitation des services (l'entreprise privée ou organisme public).

. Rentabilité des services

. Interfinancement des services

. Systèmes de transport alternatif

. Implication du milieu municipal

. Financement

. Autres

b) Transport suburbain

. Définition

. Rentabilité des services

. Interfinancement des services

. Implication du milieu municipal

. Financement

. Autres

c) Le transport interurbain

. Rentabilité des services

. Exploitation exclusive des itinéraires

. Interfinancement des services

. Messageries

. Financement

. Autres

d) La concurrence intermodale

. Utilité de la présence de plusieurs modes de transport

. Complémentarité Rail-Autobus

. Effet des subventions

. Tarification

. Autres

3. ORIENTATIONS

Présentation des grandes orientations possibles en matière de transport par autobus au Québec.

4. RECOMMANDATIONS

a) Ensemble des recommandations adressées au ministre des Transports par le groupe de travail.

b) Proposition de modifications à la réglementation

. Découlant de la nécessité d'actualiser certaines dispositions réglementaires.

. Découlant de certains changements déjà apportés à certains règlements (scolaire, charte-partie...).

. Découlant des propositions du groupe de travail.